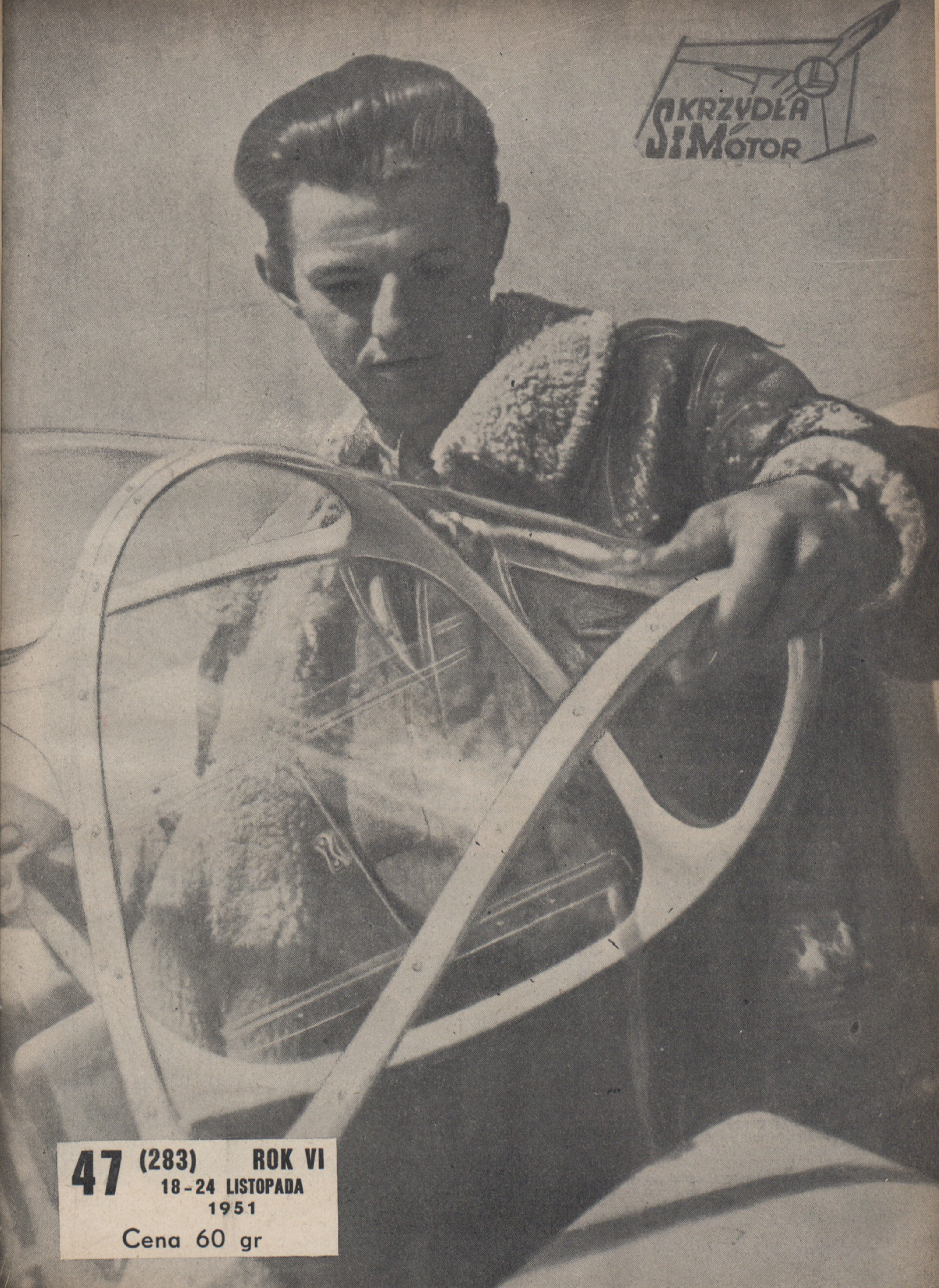
SKRZYDŁA I MOTOR



47 (283) ROK VI
18-24 LISTOPADA
1951
Cena 60 gr

NAUKA Z PROCESU „BIKINIARZY"

Czy słyszeliście, drodzy Czytelnicy, o pewnym procesie sądowym, jaki toczył się ostatnio przed Rejonowym Sądem Wojskowym w Warszawie? Słyszeliście na pewno; nie ma chyba w Polsce ani jednego zetempowca czy uczciwego niezorganizowanego chłopca czy dziewczyny, którzy by z oburzeniem i pogardą nie śledzili procesu bandy młodocianych bandytów spod znaku „bikiniarskich" krawatów i ciemnej, amerykańskiej gwiazdy.

Polska Ludowa dała tym czterem ludziom wszystkie możliwości, aby stali się w przyszłości pożytecznymi obywatelami: jeden z nich miał być studentem Uniwersytetu, dwaj — to uczniowie szkoły teletechnicznej, — czwarty wreszcie — urzędnik państwowy. Nasze ludowe państwo otworzyło przed nimi, tak samo, jak i przed każdym z was, najszersze perspektywy. Ale oni, okłamani przez amerykański ośrodek informacyjny, nienawidząc swej ojczyzny i rzetelnej, uczciwej pracy, woleli z bronią w ręku dokonywać napadów rabunkowych. Po co? Aby zdobyć pieniądze, potrzebne im na pijatyki i hulanki z wychowankami jednego z internatów klasztornych.

Ta grupa wyrodków, otoczona pogardą całej polskiej młodzieży, która pomaga klasie robotniczej, partii i rządowi w budowie lepszego jutra naszego kraju, jest najlepszym przykładem, dokąd prowadzi tak zwany amerykański styl życia, nieróbstwo i bezideowość. Zaczyna się od jaskrawych krawatów, błazeńskich spodni, picia wódki i słuchania imperialistycznych szczekaczek radiowych, a stąd jest już niedaleko do bandyckich napadów z bronią w ręku na bezbronne kobiety i... do szpiegowskiego rozpracowywania naszego lotnictwa. Do tego wprawdzie nie doszło, ale wszyscy czterej mieli zamiar zająć się w przyszłości szpiegostwem. Przygotowując się do roli szpiegów — młodzi bandyci podawali się za nich w swym otoczeniu.

Widzimy wyraźnie, dokąd prowadzi uleganie wrogim wpływom. I dlatego musimy bezwzględnie zwalczać tych wszystkich, którzy swoją postawą przeszkadzają nam w pracy, nauce czy sporcie. Nie ma między nami miejsca dla złotych młodzieniaszków, „bażantów" i „gogusiów", dla tych, co nie rozumieją i nie czują urzekającego piękna naszych czasów. Jeżeli spotkacie takiego przypadkiem w Waszym kole LL — uważajcie, bo z niego może wyrosnąć szpieg i szkodnik. Piętnujcie go na zebraniu, ośmieszajcie w gazetkach, a tym, którzy to nie dość jasno rozumieją — tłumaczcie i wyjaśniajcie, że zgniliznę, jaką chcieliby w Was zaszczepić imperialistyczni zbrodniarze, służy tylko ich własnym planom wojennym.

W naszym ludowym lotnictwie nie ma i nie będzie miejsca dla „bażantów". Wypowiadamy im walkę.



Nowy śmigłowiec czechosłowacki, skonstruowany przez inż. Szlechtę, pełni już służbę w czechosłowackim lotnictwie sportowym. Wyżej — śmigłowiec na jednym z szybowisk, w czasie zawodów.



Z prawej: tak wygląda okładka jednego z numerów bogato ilustrowanego czasopisma armii Chin Ludowych. Numer, którego okładkę reprodukujemy, poświęcony jest w większości ludowemu lotnictwu chińskiemu, jego życiu i szybkiemu rozwojowi w kraju wyzwolonym spod jarzma imperialistów i rodzimej reakcji. Życie innych rodzajów broni Chińskiej Armii Ludowej obrazują osobne numery tego samego czasopisma.

Modelarstwo lotnicze zyskuje sobie w Niemieckiej Republice Demokratycznej coraz większą popularność w szeregach młodzieży. Młodzi pionierzy niemieccy uczą się konstruować modele w pracowniach modelarskich, których sieć wzrasta w NRD z dnia na dzień (u dołu).



W LOTNICZEJ NOWEJ HUCIE

JADWIGA SARNOCIŃSKA

Pierwsze w Polsce socjalistyczne miasto — Nowa Huta — rośnie z dnia na dzień.

Wśród budowniczych Nowej Huty nie brakuje również członków Ligi Lotniczej. Młodzi chłopcy, pracujący w brygadach produkcyjnych przy budowie miasta, chętnie garną się w szeregi LL. Młody stosunkowo Oddział LL (powstał w bieżącym roku) zrzesza już w chwili obecnej ponad 800 młodych entuzjastów lotnictwa.

Dobrze się stało, że kierownikiem Oddziału jest instruktor spadochronowy, który potrafił zainteresować młodzież tą dziedziną sportu lotniczego. Pracę swoją rozpoczął od szkolenia skoczków. Nauka teorii nie nastręczała większych trudności. Chłopcy chętni, zdolni, w szybkim czasie opanowali podstawowe zasady skoku, lecz gdy przyszedł czas na szkolenie praktyczne, nie było to takie proste. Bo jakże ćwiczyć skoki, skoro nie ma się własnej wieży? Ale młodzi entuzjaści dali sobie radę. Skorzystali z gościnności Okręgu Kieleckiego LL, na którego terenie jest wieża, i tam przerobili kurs praktyczny.

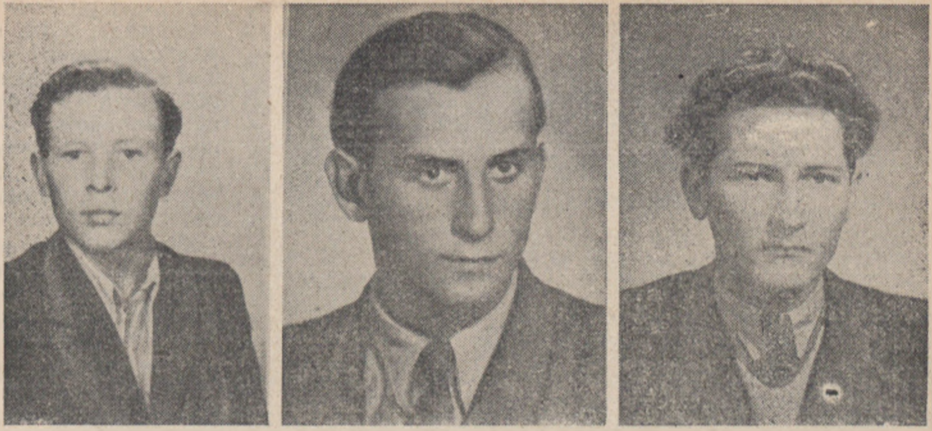
Skoczkowie spadochronowi I stopnia — zostali wyszkoleni. Celem pogłębienia ich wiadomości, zorganizowano kurs II stopnia. Tu z samą teorią również nie było kłopotu. Ale, gdy należało wziąć się za praktyczne składanie spadochronu — wypiętrzyły się trudności.

— Od kwietnia już czekamy na zakończenie teoretycznego kursu spadochronowego II stopnia — mówi kol. Bolesław Wołoszyn, ZMP-owiec, jeden z przodujących w wyszkoleniu. — Chwilami jesteśmy już zniechęceni tym żółwim tempem załatwiania spraw.

— Jakie są przyczyny tych trudności? — pytam.

— Potrzebny jest nam spadochron, jakikolwiek, nawet uszkodzony, do przeprowadzenia ćwiczeń w składaniu — odpowiada instruktor. — Zwracaliśmy się już niejednokrotnie do Okręgu Krakowskiego, ale jak dotąd — bez skutku. A szkoda, bo chłopcy z wielkim zapałem przystąpili do nauki i na pewno wyszkoliliby się na dobrych skoczków. Mówią zresztą o tym wyniki ich dotychczasowej pracy — same bardzo dobre i dobre oceny. Mamy nawet kilku wybitnie wyróżniających się i to nie tylko w szkoleniu, ale także i w pracy, zarówno zawodowej, jak i społecznej. Nasi chłopcy rzucili hasło: „Członek LL — przodownikiem pracy zawodowej, społecznej i wyszkolenia" — i potrafią to wszystko pogodzić. Na przykład kol. Wołoszyn jest naszym przodownikiem.

— Pracujemy z zapałem — wtrąca kol. Wołoszyn — bo czujemy się zobowiązani wobec naszej ludowej Ojczyzny. Wiemy dobrze, że tylko dzięki władzy ludowej mamy dostęp do szkolenia lotniczego. Czyż do pomyślenia było w Polsce sanacyjnej, żeby syn robotnika, czy tak jak ja — chłopa, został lotnikiem? Dlatego teraz pracuję ze zdwojoną energią, aby już nigdy nie wróciły tamte czasy, aby następne pokolenie



Młodzi budowniczowie Nowej Huty — przodownicy w pracy LL i zawodowej: Kazimierz Chojdecki, Stefan Brzóstek i Polikarp Adamiec

nie musiało jeść „kułackiego chleba", tak jak ja go spróbowałem. Miałem zaledwie 10 lat, jak zaprzągł mnie do roboty kułak, gdy mi ojca zabili hitlerowcy.

— Budujecie wieżę spadochronową? — pytam zainteresowana usłyszaną wzmianką.

— A tak, budujemy — i nie tylko wieżę, ale mamy już opracowane plany naszego ośrodka propagandowego, który będzie wyposażony w najbardziej nowoczesny sprzęt sportowy — mówi z zadowoleniem instruktor.

— Czy pomaga Wam ktoś w realizacji tych śmiałych planów?

— O tak, pomagają nam i to bardzo chętnie. Przede wszystkim korzystamy z pomocy organizacji partyjnej i zetempowskiej, z którymi jesteśmy w stałym kontakcie. Współpracują z nami również niektóre szkoły krakowskie. Na przykład Szkoła Sztuk Plastycznych zobowiązała się wykonać dekoracje do naszego ośrodka. Szkoła Krawiecka — uszyje kombinezony dla skoczków. Szkoła Elektryczna — założy instalacje oświetleniowe i telefoniczne.

Poza tym, członkowie koła LL przy Zasadniczej Szkole Metalowo-Budowlanej wykonają amortyzatory do lin, które pozwolą na przedłużenie okresu ich używalności. Członkowie tego koła rzucili wezwanie do wszystkich szkół



krakowskich, aby pomagały nam w budowie ośrodka.

— Jakie kroki poczyniliście już w kierunku budowy wieży?

— Konstrukcję wieży już mamy, trzeba ją tylko złożyć, no i przystosować do naszych potrzeb, gdyż nie jest to wieża spadochronowa. W chwili obecnej trwają prace przy wykopie fundamentu pod wieżę. Robimy to we własnym zakresie. Wszyscy członkowie naszego Oddziału, po zakończeniu pracy zawodowej „biorą kurs na wieżę" i robota idzie, aż miło. Wykop jest prawie na wykończeniu. Tylko — znowu mamy trudności — pokazała się woda. Osuszenie terenu zabierze nam trochę czasu, ale wodę pokonamy i przed nadejściem mrozów położymy fundament.

— Ale wróćmy do naszych przodowników — mówi z prawdziwą dumą instruktor. Na wyróżnienie zasługują kol. kol. Kazimierz Chojdecki, Polikarp Adamiec, Stefan Brzóstek, Julian Ćwik, Jan Schröder, Jurasik Mikołaj i wielu innych, ale nie sposób ich wyliczyć. Wszyscy są członkami organizacji zetempowskiej i w myśl rzuconego hasła — przodują w pracy zawodowej, społecznej i wyszkoleniu.

— Jakie jeszcze prace prowadzicie na swoim terenie?

— Nie ograniczamy się jednak tylko do budowy wieży. Nasi młodzi budowniczowie szkolą się w pilotażu szybowcowym w Aeroklubie Krakowskim, a czterech, bardziej wyróżniających się, zostało skierowanych na kurs pilotażu silnikowego, zorganizowany również przy Aeroklubie. Oprócz tego, jeszcze w listopadzie powstanie u nas modelarnia. Mamy wielu chętnych do nauki modelarzy. Z instruktorem nie będziemy mieli kłopotu, gdyż jeden z bardziej zaawansowanych kolegów ukończył kurs instruktorski i będzie prowadził modelarnię. Poza tym, w bieżącym roku przeprowadzimy jeszcze jeden, czwarty z kolei kurs spadochronowy I stopnia. No, i jeżeli otrzymamy spadochron — dokończymy teoretyczny kurs II stopnia.

Widząc zapał do pracy młodych budowniczych Nowej Huty — jestem przekonana, że uczestnicy następnego kursu będą mogli w ramach szkolenia praktycznego, wykonywać skoki z własnej wieży. Wierzę w to również, że po przeczytaniu tego artykułu przez Zarząd Główny LL — spadochron niebawem wyląduje w Nowej Hucie.

NOCNY LOT NAD WARSZAWĄ

JANUSZ MEISSNER

(cd z n-ru 46)

Wiatr jest słaby, południowo - wschodni.

— Gotowe? — pyta dowódca swego strzelca.

— Gotowe!

Mrugnięcie świateł pozycyjnych na lewo, na prawo.

— Start!

Czarność nocy pędzi na przeciw. Latarnie biegną coraz prędzej jedna za drugą i zostają w tyle. Widać już poprzeczną linię wielkiego T i czerwony punkt u końca strefy startowej. W tej chwili maszyna dowódcy oddziela się od ziemi i z wolna zaczyna brać wysokość. Na lewo i na prawo od niej, nieco w tyle, balansują pozycyjne światła dziesięciu samolotów zgrupowania, po jednej stronie zielone, po drugiej czerwone.

Tymczasem plan świetlny lotniska wyłania się z mroku, coraz wyraźniejszy w dole, na prawo zaś pyszni się skarbiec Warszawy.

Andrysiak rozpoznaje z łatwością owe klejnoty — klejnoty pracy budowniczych Nowej Warszawy. Oto świecą potężne lampy nad Marszałkowską Dzielnicą Mieszkaniową, która pnie się w górę blokami domów wznoszonych dniem i nocą. I teraz tam w dole poruszają się ramiona wysokich dźwigów, żarzy się i dymi koks w przenośnych żelaznych koszach, roją się na zrębach murów brygady murarzy.

Na prawo widać wśród gałęzi drzew oświetlone okna Belwederu; zapewne pochylony nad stosem planów, projektów ustaw, listów, depesz, rozporządzeń i referatów pracuje do późna w noc Prezydent Rzeczypospolitej.

Muranów, Koło, wstęga Nowego Światu i Krakowskiego Przedmieścia skrzyżowana z Trasą W—Z, a przy nich — Mariensztat w matowym blasku lamp...

Samoloty mijają go, skręcając na wschód, przelatują nad Wisłą i okrążają Pragę, aby położyć się na właściwy kurs. Teraz długo ciągną się rzędy latarń na promienistych drogach, do Kawęczyna, do Zielonki, do Radzymina...

Tu dymią kominy Żerania. W tej wielkiej, jasnej, nowoczesnej fabryce samochodów pracuje ojciec Andrysiaka. Zapewne nie domyśla się nawet, jak blisko przez krótką chwilę znajduję się jego Kazik...

Busola wolno kręci głową:

— Nie tędy. Nie tędy. Jeszcze nie tędy.

Wreszcie — tor kolejowy i szosa.

Ten kurs — mówi major Grochot. — Lecimy na Henryków i Jabłonnę.

Tu gasną pozycyjne światła samolotów, nic nie powinno zdradzić kierunku lotu i celu wyprawy. Czas, szybkość, kurs — wszystko obliczone jeszcze przed startem. Należy tylko sprawdzić czy obliczenia zgodne są z dotychczasowym lotem.

W szczelnie zasłoniętej kabinie, przy świetle małej żarówki dowódca zagląda do tabel, oblicza czas.

Zgadza się. Za dwie minuty weźmiemy kurs bojowy.

Lecz oto światła Jabłonny znikają nagle i nagle ślepną dokoła wszystkie miasteczka. Kryją się pod pokrowcem mroku, przypadają do ziemi, chowają się na dnie przestrzeni.

Ktoś usłyszał warkot motorów. Ktoś uprzedził ludzkie osiedla o niebezpieczeństwie. Ktoś zaalarmował mieszkańców.

Cel jest już blisko. Równo grają silniki. Co minutę siedem kilometrów ciemnej przestrzeni spychają w tył szumiące śmigła. Co minutę wzrok pilotów ogarnia drgające strzałki zegarów i manometrów.

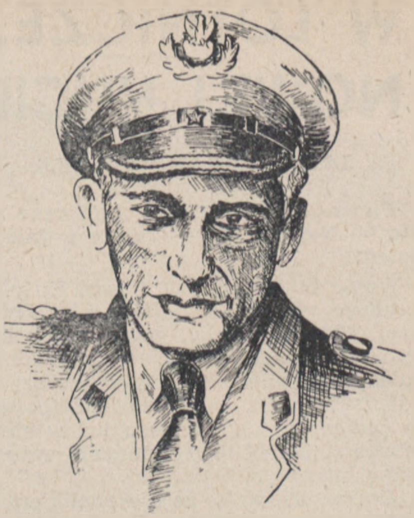
— Ciśnienie benzyny? Smaru? Licznik obrotów? Termometry?

Potem — wysokościomierz, chronometr i busola. To jest teraz najważniejsze, utrzymać zgrupowanie na właściwym poziomie; nie zmylić drogi, nie zbłądzić, wyrzucić bomby w odpowiedniej chwili.

Czas mija wolno. Minuta ma aż sześćdziesiąt sekund, a w każdej sekundzie mieści się niewiele ponad sto metrów trasy.

— Jeszcze trzydzieści kilometrów... Jeszcze dwadzieścia... jeszcze dziesięć...

Wtem... Ostre białe nożyce reflektorów rozcinają czarny pokrowiec mroku, krają przestrzeń na wąskie, rozszerzające się wachlarzowato pasy i zaczynają macać niebo, rozsiewając blask na kłębach chmur. Jakieś czerwone ogniste błyski rwą się w dole na dnie nocy i stłumiony huk wstrząsa powietrzem. To baterie przeciwlotnicze otworzyły ogień...



Za nimi drobno siekają ciężkie karabiny maszynowe, na lewo, na prawo, od przodu, z tyłu!

Ziemia pluje ogniem działowym, tryska białymi mieczami elektrycznego światła, wre grzechotem karabinów. Zresztą nadal jest ciemna, ślepa i niewidna.

Gdzie cel? — pyta dowódca swoich wyliczeń.

Radzi się chronometrów i tabel, wypatruje jakiegoś oświetlonego okna, jakiegoś lśnienia wiślanej wody, jakiejś latarni kolejowej.

Nic nie ma tam w dole, nic nie widać. Tylko raz po raz oślepiający snop reflektora poliże skrzydła i kadłuby maszyn, przylepi się do nich i prowadzi je w blasku śród nocy.

Aż nagle nie wiadomo skąd, pojawiają się obok w powietrzu jakieś obce połyskliwe zjawy. Mijają w szalonym pędzie bombowce lecące w ciasnym szyku, wdzierają się między nie, podpływają od spodu, spadają z góry jak jastrzębie! W promieniach białego światła uwijają się niczym żarłowne ryby dokoła przynęty. Są natarczywe, zaczepne, bezczelne. Raz po raz łyskają ogniem, ostrzeliwując z bliska zgrupowanie.

— To myśliwcy!

Strzelcy samolotowi rzucają się do swych karabinów maszynowych, by odeprzeć ich natarcie. Ogień w powietrzu i ogień na ziemi gra teraz bez przerw.

Lecz oto wskazówka sekundomierza na zegarku dowódcy wyprawy dociera wreszcie do punktu obliczonego jeszcze przed odlotem.

W słuchawkach załóg rozlega się głos:

— Wyrzucić bomby seriami po sześć!

Dwa razy po dziesięć świetlnych sygnałów pod wyrzutniami bombowymi. To znak dla rozjemców ćwiczenia na ziemi, że w tej samej chwili spada dwa razy po sześć tysięcy kilogramów bomb.

— Czy trafiły? Czy wszystkie się liczą? Ile samolotów dotarło do celu po przebyciu linii obrony artyleryjskiej? Ile strąciły samoloty myśliwskie? Jakie szkody zostały wyrządzone? Czy cel został osiągnięty i za jaką cenę?

Odpowiedzi na wszystkie te pytania nadejdą dopiero nazajutrz. Rozjemcy obliczą miejsca upadku bomb, zważą szanse obu stron w walce powietrznej, ustalą straty bombowców; policzą tych, którzy nie ukryli się na czas w schronach, określą, jakie obiekty zostały zniszczone.

Tymczasem — zgrupowanie wraca do Warszawy, zapalają się światła pozycyjne na skrzydłach i ogonach samolotów i światła na ziemi. Znów obraca się czarna kula busoli, południowy zachód, południe — południowy wschód...

Znów na lewo i na prawo, na wprost rumienią się na chmurach łuny coraz innych miejscowości, wschodzą i zachodzą coraz nowe, nowe konstelacje latarń.

I wreszcie znów z mroku wstaje barwny, jarzący się skarbiec Warszawy — tego miasta, które zburzyły faszystowskie bomby, miasta, które najpierw oślepili a potem zamordowali hitlerowcy, dla którego obrony nie było samolotów, miasta, które zmartwychwstało, aby zakwitnąć nowym blaskiem.

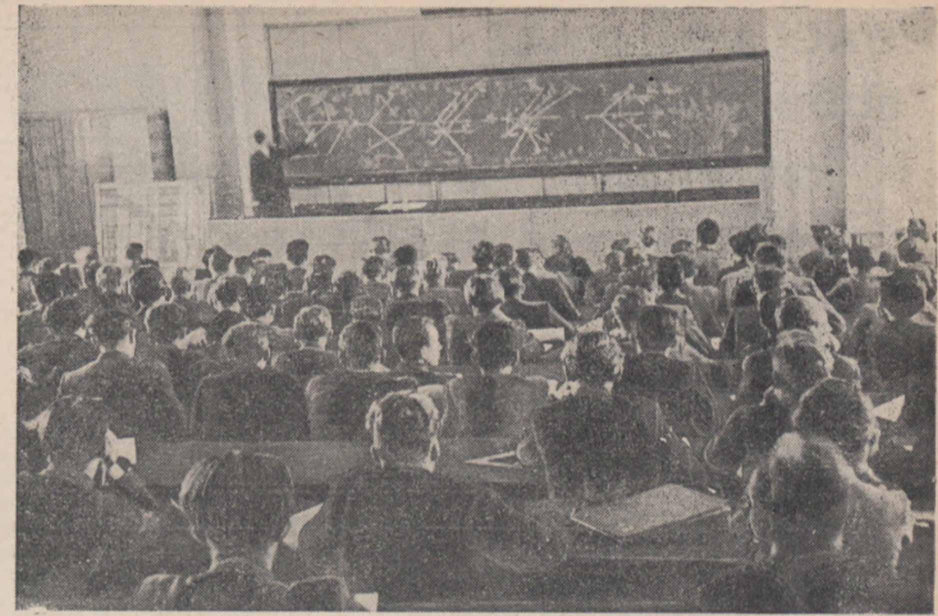
Płyną teraz nad Warszawą skrzydła naszego odrodzonego lotnictwa.

— To SKRZYDŁA POKOJU — myśli młody pilot, Kazimierz Andrysiak. Nie grożą nikomu. Nie wojenną pieśnią szumią silniki samolotów, jesteśmy strażą przednią obrony przed nową zawieruchą wojenną, stoimy w jednym szeregu z siłami pokojowymi wszystkich narodów świata. Ale nie pozwolimy po raz drugi oślepić i zamordować Warszawy.

Czuwamy. Czuwamy we dnie i w nocy!

WYDZIAŁ LOTNICZY POLITECHNIKI WARSZAWSKIEJ ROZPOCZĄŁ PRACĘ

ANTONI TARNOGRODZKI



Słuchacze z uwagą przysłuchują się wykładowi. Materiału do opanowania jest bardzo dużo, toteż zebrani na sali przyszli inżynierowie i konstruktorzy starają się nie uronić ani jednego ze słów profesora.

W nowym roku akademickim nastąpiło połączenie Wyższej Szkoły Inżynierskiej H. Wawelberga i S. Rotwanda z Politechniką Warszawską. Nic też dziwnego, że jednym z 16 obecnych wydziałów na Politechnice jest wydział lotniczy. O nim i o pracy studentów tego wydziału pragnę opowiedzieć w niniejszym artykule.

Wydział lotniczy przy Politechnice Warszawskiej jest jednym z dwóch tego rodzaju wydziałów w Polsce.

Pierwszy rok wydziału lotniczego Politechniki Warszawskiej liczy 145 słuchaczy, w tym 5 dziewcząt. Jest to młodzież przybyła z całej Polski, synowie robotników Lublina i Częstochowy, chłopów spod Wrocławia i Krakowa i innych okolic kraju. Wstąpili na wydział lotniczy dla tego, gdyż są wielkimi entuzjastami lotnictwa i chcą w nim pracować. Większość z nas (bo ja też jestem studentem pierwszego roku na „lotniczym"), to piloci szybowcowi i silnikowi, modelarze i spadochroniarze po ukończonych kursach.

Z tego też powodu na naszym roku panuje lotnicza atmosfera, łączy nas przecież wspólny cel.

W październiku zorganizowaliśmy Koło Ligi Lotniczej, które w rejestrze Zarządu Okręgu Warszawskiego LL zapisane zostało pod numerem 4-tym. Szybką organizację Koła zawdzięczamy kol. Czudowskiemu. Jest to pilot szybowcowy, który poprowadził pierwsze zebranie organizacyjne, a teraz jest przewodniczącym naszego koła.

Do zarządu weszli: koleżanka Kleiner i koledzy Mokry, Tarnogrodzki, Stupnicki i Słociński, znany zapewne Wam Drodzy Czytelnicy z korespondencji w SiM-ie, nadsyłanych z Sosnowca.

W chwili obecnej koło nasze liczy 120 członków, ale w najbliższym czasie spodziewamy się powiększyć tę liczbę do 145, tylu ilu słuchaczy liczy wydział.

W kole utworzono sekcję spadochronową i szybowcową. Kandydatów na kurs spadochronowy jest 80-ciu. Okręg Warszawski obiecał rozpocząć szkolenie od 1 grudnia br. Sekcja szybowcowa zajmuje się na razie organizacją treningów dla pilotów.

Plan pracy naszego koła przewiduje organizowanie co miesiąc zebrań organizacyjno - szkoleniowych, redagowanie kącika lotniczego w gazetce ściennej ZMP naszego wydziału, przeprowadzenie szkolenia ogólno - lotniczego, organizowanie kursu spadochronowego oraz w lecie kursu szybowcowego. Brak czasu nie pozwala nam na szerszą działalność.

Muszę nadmienić, że na wydziale lotniczym jest bardzo dużo pracy, szczególnie dla nas pierwszoroczniaków, którzy z pewnymi zagadnieniami spotykamy się po raz pierwszy.

Jestem przekonany, że na pewno jesteście ciekawi, Drodzy Czytelnicy, czego my się tu uczymy?

Otóż na pierwszym semestrze mamy przedmioty ogólne, jak i na innych wydziałach mechanicznych, a więc Matematykę, Fizykę, Chemię Techniczną, Kreślenia Techniczne, Mechanikę Techniczną, Laboratorium Fizyki, ale za to na następnych semestrach czekają nas takie przedmioty jak Budowa Płatowca, Silniki Odrzutowe i Tłokowe.

Muszę także zaznaczyć, że wykłady mamy w Gmachu Aerodynamiki w Warszawie, a zajęcia Warsztatowe w gmachu dawnego „Wawelberga", gdzie znajduje się wspaniała hala Wydziału Lotniczego, wyposażona w doskonałe pomoce naukowe, jak wszelkiego rodzaju silniki i przyrządy pokładowe, a nawet całe samoloty.

Warunki do nauki mamy bardzo dobre. Duże, jasne audytoria, światła jarzeniowe, dobrze wyposażone pracownie.

Drodzy Czytelnicy, jeżeli chcecie pracować dla lotnictwa polskiego i jego rozwoju jako inżynierowie i konstruktorzy, to kończcie szkołę średnią i walcie na „Lotniczy"!

Pierwsze wiadomości z obozu szybowcowego w Jeleniej Górze

Piloci Ligi Lotniczej przebywający na szybowcowym obozie „falowym" w Jeleniej Górze, wykonali do dnia 21 listopada br. 18 przewyższeń ponad 3 000 m, w tym 5 wysokości ponad 5 000 m.

W lotach tych jedenastu pilotów uzyskało warunki wysokościowe do złotej odznaki, czterech — dopełniło warunki do złotej odznaki, zaś trzech — zdobyło diamenty.

Wyniki powyższe — ich wysoka jakość i masowość — świadczą o wysokiej klasie pilotażu naszych młodych szybowników.

Tabelkę ilustrującą osiągnięcia poszczególnych pilotów — uczestników obozu, oraz reportaż zamieścimy w następnym numerze.

WACŁAW SITARZ BUDUJE SAMOLOT SPORTOWY

Myśl konstruktorska w Polsce Ludowej postępuje wielkimi krokami naprzód. Dla wielu modelarzy modelarnie stają się za ciasne. Modelarze szukają nowych dróg, pragną budować nie tylko modele, ale prawdziwe, latające maszyny.

Młody konstruktor lotniczy Wacław Sitarz, wychowanek radomskiej modelarni LL, od kilku lat marzył o tym, aby zbudować samolot. Będąc jeszcze uczniem Liceum Lotniczego opracował jego projekt.

Niemało trudu i czasu poświęcił Sitarz, aby projekt swój urzeczywistnić. Studiował niezmordowanie fachową literaturę, opierał się w swej pracy na doświadczeniach przodujących konstruktorów radzieckich, aż wreszcie, w dwa lata po ukończeniu Liceum Lotniczego, po wielu zmianach i przeróbkach, powstał projekt płatowca.

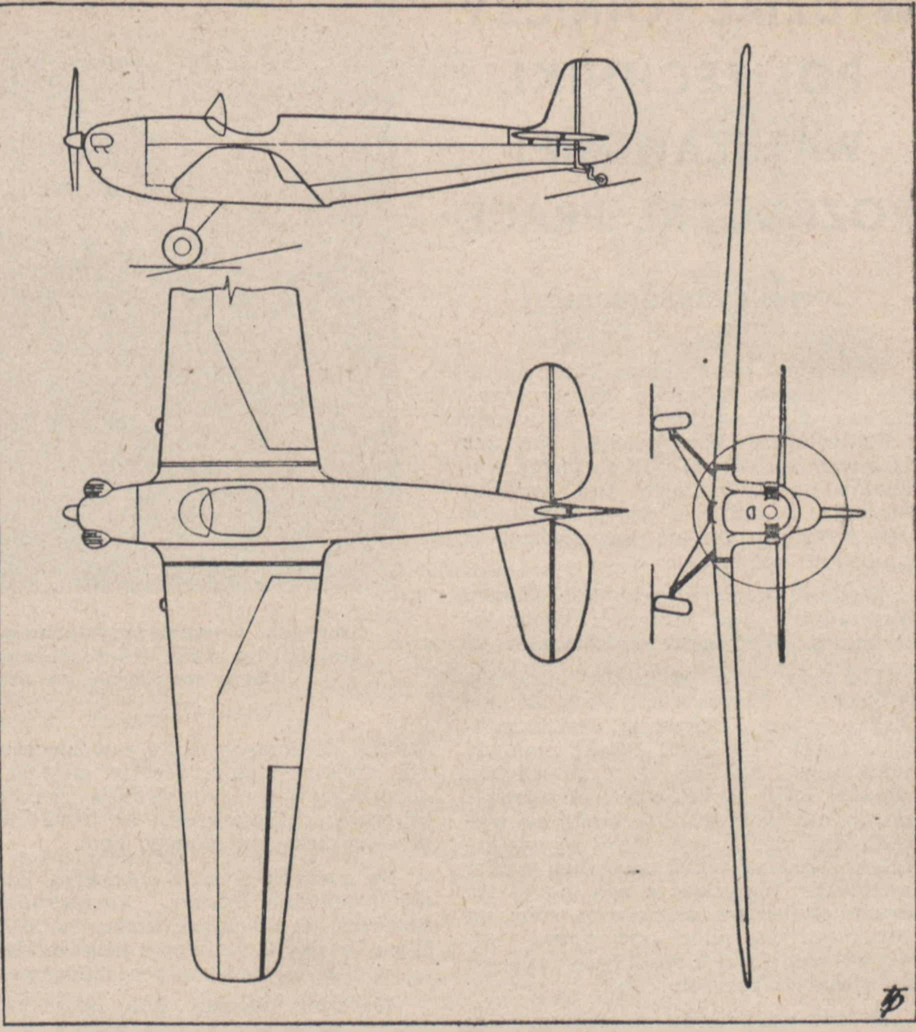
Pierwsze trudności zostały pokonane. Należało teraz uzgodnić projekt z władzami technicznymi i przystąpić do budowy. Tak, przystąpić do budowy, ale... skąd wziąć materiał? I tu powstały nowe trudności przed młodym konstruktorem, które jednak niebawem pokonał, dzięki pomocy ze strony Zarządu Głównego Ligi Lotniczej.

Zainteresowany śmiałym projektem Sitarza Zarząd Główny Ligi Lotniczej, doceniając inicjatywę młodego konstruktora i ogrom pracy włożonej przez niego w stworzenie projektu, przyszedł mu z pomocą materialną. Z chwilą zatwierdzenia planów, w jego dyspozycji znalazły się wszystkie materiały, potrzebne do budowy jednoosobowego samolotu sportowego.

Teraz konstruktor z zapałem przystąpił do realizacji swego planu. Z pracowni od świtu do nocy dochodzi przytłumiony dźwięk elektrycznej piły. Chęć jak najszybszego osiągnięcia celu dodaje mu sił. Pracuje bez wytchnienia nad poszczególnymi elementami przyszłego samolotu. Z zadowoleniem patrzy jak rośnie jego płatowiec.

— Tak zewnętrznie patrząc, brakuje mu tylko skrzydeł — mówi z uśmiechem delikatnie gładząc powierzchnię kadłuba — ale to tylko tak na pozór. Dużo pracy trzeba jeszcze włożyć, aby płatowiec mógł wzbić się w powietrze. Gdyby można było coś zrobić, aby doba miała więcej godzin, może wykonałbym go szybciej. No, ale w każdym razie na 1-go maja 1952 roku oddam go już oblatanego do lotów ćwiczebnych.

Samolot konstruktora Sitarza zbudowany jest na wzór jednej z radzieckich lekkich maszyn sportowych. Jest to dolnopłat jednomiejscowy, wykonany całkowicie z drewna. Do samolotu będzie zastosowany silnik o mocy 22-30 KM. Kadłub o przekroju owalnym posiada 4 podłużnice główne. Boki są pokryte sklejką 1,5 mm, góra i dół — 0,8 mm. Podwozie trójgoleniowe, z amortyzatorem gumowym przystosowane jest do twardego lądowania. Skrzydła jednodźwigarowe wolnonośne z dźwigarkiem pomocniczym. Statecznik poziomy posiada zastrzały.



Rysunek w trzech rzutach samolotu słabosilnikowego konstrukcji Wacława Sitarza. Samolot ten nazwany został przez młodego konstruktora — Komar WS — 1.

Konstrukcja płatowca jest pomyślana w ten sposób, że umożliwia składanie skrzydeł do góry oraz pozwala na łatwe odmontowanie skrzydeł i stateczników. Całość konstrukcji łatwa w budowie. Samolot wyróżnia się stosunkowo małymi rozmiarami oraz niewielkim ciężarem własnym. Oczekujemy na pierwsze wyniki lotów!

(J. Sarn.)

MOJE WRAŻENIA
Z II MIĘDZYNARODOWYCH ZAWODÓW MODELI LATAJĄCYCH

Drugie MZML dały przede wszystkim przykład ogromnej koleżeńskości i serdecznej przyjaźni wszystkich zawodników i organizatorów..

II MZML to również przykład bardzo dobrej organizacji, wzorowej pracy obsługi technicznej, grupy lotniczej i.t.d. Moim zdaniem na prawdziwą pochwałę zasługuje sprawna i szybka praca Komisji Startowej w składzie: kol. kol. Grajewski, Dobiszewski, Wierucki, Strycharski, Meus. Wiele wysiłku w organizowanie sprawnych startów włożyło trzech popularnych na zawodach „pomiarowców" kol. kol. Wojciechowski, Wasilewski, Waśkiewicz.

Oprócz wielu wrażeń chyba najdobitniejsze i najważniejsze jest to, że jeszcze bardziej zacieśniła się przyjaźń i współpraca z kolegami z ZSRR, Węgier, Rumunii, Bułgarii. Wymieniliśmy z nimi wiele doświadczeń i wykorzystaliśmy je, aby jeszcze bardziej rozwijało się w Polsce małe lotnictwo. Wiemy, że w pracy nad osiągnięciem lepszego poziomu w modelarstwie lotniczym i dużym lotnictwie pomogą nam nasi koledzy radzieccy.

Przykładem współpracy i braterstwa między poszczególnymi ekipami i zawodnikami może być pomoc ekipy radzieckiej i polskiej dla ekipy bułgarskiej i pomoc ekipy węgierskiej — dla ekipy polskiej. II MZML — to nie tylko impreza sportowa, ale wielka manifestacja pokojowa młodzieży lotniczej.

Impreza ta pozostawiła niezatarte i niezapomniane wrażenie u modelarzy polskich, którzy wzorując się na przodujących modelarzach ZSRR i państw demokracji ludowej będą starali się poprawiać swe wyniki na polu małego lotnictwa.

JADWIGA KOSMOWSKA

PRZYMUSOWE *lądowanie*

JURIJ BIEŁOSTOCKIJ

Przed budynkiem obwodowego portu lotniczego, zatrzymał się, skrzypnąwszy hamulcami, mały jasno - żółty „Moskwicz". Z samochodu wysiadł niski, solidnej tuszy człowiek w futrze z podniesionym kołnierzem i czapką - uszanką na głowie. Twarz jego, na której wyróżniały się wielkie niebieskie oczy, była prosta i dobroduszna. Chociaż ruchy jego były lekkie i energiczne, jednak liczne zmarszczki na czole i koło ust świadczyły o tym, że człowiek ten miał co najmniej pięćdziesiąt lat. W rękach trzymał żółty pled, album pomocy naukowych i jeszcze jakiś wielki rulon. Wszedł do dyżurnego portu i przedstawił się.

— Wasz samolot jest przygotowany — rzekł dyżurny, uśmiechając się przyjaźnie. Muszę was jednak zmartwić. Widzicie, ostatni komunikat meteorologiczny... jednym słowem, odlot wstrzymany.

— Na długo? — w głosie pasażera dźwięczał niepokój.

— Na godzinę, może na dwie. Nie denerwujcie się jednak. Zdążycie przecież do „Nowego Życia". Tymczasem odpocznijcie tutaj, rzekł dyżurny i wskazując na tapczan wyszedł.

Kiedy po czterdziestu pięciu minutach wrócił do dyżurki, zastał pasażera przy niezwykłej robocie. Czytał niby gazetę, marszczył czoło i mrucząc coś do siebie robił notatki, potem zrywał się do rozłożonej na stole mapy (okazało się, że wielki rulon był właśnie polityczną mapą świata) i znów pogrążał się w czytaniu.

Dyżurny chrząknął delikatnie.

— Ach, to wy! — wykrzyknął grubas, zauważywszy wreszcie stojącego w drzwiach dyżurnego. Przepraszam was bardzo, że rozłożyłem się tutaj, jak w domu. Takie już mam brzydkie przyzwyczajenie.

— Uważam, że to nawet bardzo dobre przyzwyczajenie! — rzekł, śmiejąc się serdecznie, dyżurny. My, lotnicy, także jesteśmy ludźmi... chciał coś powiedzieć o lotnikach, jednak kiedy poczuł na sobie niecierpliwy wzrok cudacznego pasażera, rzekł poważnie: — Pogoda się poprawia. Wprawdzie chmury na trasie leżą miejscami dosyć nisko, ale lecieć można. Pozwolicie odnotować delegację?

Dyżurny uważnie przeczytał zaświadczenie.

— Słusznie przypuszczałem, że przygotowujecie się do jakiegoś wystąpienia. Mapa, gazety... Jesteście lektorem?

— Zgadliście, młody człowieku, ale tylko połowicznie.

— Jak to?

— A no tak — odrzekł zagadkowo pasażer, kryjąc uśmiech. Zakrzątał się nagle. — Gdzież więc jest wasz samolot? Można ruszać? — Szybko złożył rzeczy i wyszedł w ślad za dyżurnym.

...Wkrótce po tym samolot poderwał za sobą całą chmurę śnieżnego pyłu, płynnie oderwał się od ziemi, zatoczył dwa kręgi nad lotniskiem i wziął kurs na północ.

Piotr Nikołajewicz Dobriakow powiedział prawdę, mianując się lektorem tylko połowicznie, był nim bowiem nie z zawodu, a jedynie z zamiłowania. Jako były wykładowca pracował na stanowisku inspektora Obwodowego Wydziału Szkolenia Publicznego. Dobriakow zapalił się swego czasu do pracy propagandowej i od tej chwili wykorzystywał każdą okazję, każdą wolną godzinę, by zbierać wokół siebie ludzi i opowiadać im o wydarzeniach w kraju i za granicą, porozmawiać o różnych sprawach i planach na przyszłość. Będąc członkiem Towarzystwa Upowszechniania Wiedzy wygłaszał wykłady, referaty i pogadanki. Piotr Nikołajewicz bywał często w różnych zakątkach obwodu, spotykał się z ludźmi różnego wieku i zawodu, zbierał bogaty materiał o ich życiu i pracy, by wykorzystać go potem w swych wykładach.

Teraz Dobriakow leciał do najodleglejszego rejonu — do Zajeziornego, gdzie miał wygłosić dla kołchoźników referat o Konstytucji Stalinowskiej, o sytuacji międzynarodowej oraz pogadankę o zbliżających się wyborach do Rady Najwyższej republiki.

Samolot leciał na małej wysokości. W dole widać było tory kolejowe, po których biegły, to w jedną to w drugą stronę, pociągi. Obok torów wiła się nitka bezimiennej rzeczki. W pewnej chwili tory i rzeczka zboczyły w prawo i wkrótce po tym zniknęły z pola widzenia. Pozostał tylko ponury i tajemniczy las, wyglądający z góry jak ocean przed burzą. Wkrótce okazało się jednak, że i las tętni życiem. Na wyrębach drwale ścinali elektrycznymi piłami drzewa. Olbrzymy leśne powoli, jak gdyby od niechcenia, waliły się na ziemię, wznosząc olbrzymie fontanny śniegu. Dziesiątki traktorów, podobnych do wielkich żółwi, ciągnęły za sobą stuletnie sosny i jodły, dźwigi układały je w stosy. Pod samolotem przewijały się jasne osiedla drwali.

Nagle Piotr Nikołajewicz poczuł rzucanie maszyny. Początkowo było słabe, potem narastało coraz bardziej aż wreszcie wicher zaczął gwałtownie rzucać maszyną raz w górę, raz w dół to znów na boki. Samolot ogarniały chwilami ciemne chmury i wtedy wydawało się, że płynie on w jakiejś mętnej, wilgotnej mgle. Widoczność pogorszyła się do tego stopnia, że nie można było nic rozróżnić co dzieje się w dole. Niespodziewanie zaczął padać gęsty śnieg.

Rzucanie wzmagało się coraz bardziej. Jak kamień leciała w dół bezwładna maszyna i wtedy odrywało chwilami Piotra Nikołajewicza od siedzenia, a kiedy podrzucało znów maszynę na dziesiątki metrów w górę, pęd wciskał go całą swą siłą w siedzenie.

— Będziemy lądowali! — wyczuł raczej aniżeli usłyszał poprzez świst wiatru, słowa pilota. Mimo powagi chwili pomyślał Dobriakow z żalem, że wykład, do którego tak długo i starannie się przygotowywał, nie odbędzie się.

Piotr Nikołajewicz oczekiwał chwili kiedy samolot wryje się w jakąś majaczącą przed nimi ciemną masę. Maszyna przeleciała jednak nad nią, potem opadła, dotknęła ziemi, przebiegła kawałek i zatrzymała się.

Kiedy przy pomocy pilota Dobriakow, sapiąc i dysząc, wygramolił się z kabiny, zobaczył, jak z położonej za pobliskim wąwozem wsi biegli do nich miejscowi ludzie, a na samym przedzie gromada dzieci.

— Co się stało, młody człowieku?— zapytał jak najspokojniej pilota Dobriakow, mimo że nie ochłonął jeszcze z wrażenia. Sięgnął do kieszeni po chusteczkę, by otrzeć obficie zroszoną potem twarz. — Nieprzewidziany postój? Aj-aj-aj, — pokiwał głową z żalem. — Trzeba będzie przenocować?

— Wypada godzinę lub dwie poczekać — odrzekł spokojnie pilot. — Widzicie, jaka zamieć. Trzeba także sprawdzić silnik.

— Co się stało? Pomożemy wam — słowa te wyrzekł wysoki kędzierzawy chłopak. Pracuję w elektrowni jako mechanik, a oprócz tego ukończyłem kurs dla kierowców. Chętnie wam pomogę.

— Zjawiliście się w samą porę! — krzyknął wesoło lotnik. — Chodź i pomagaj. We dwójkę wzięli się do roboty.

Piotr Nikołajewicz chciał także pomóc, lecz gdy przekonał się, że tylko przeszkadza pracującym, zaprzestał starań i zbliżył się do grupy kołchoźników żywo nad czymś dyskutujących.

(cdn)

tłum. z ros. O. Win.

REKORDOWY LOT
MIKOŁAJA KUŹNIECOWA

Radiotelegrafistka Wala Łazurkina siedzi przy radioaparacie i podnosząc od czasu do czasu mikrofon wywołuje: „Ja — „Narzan", ja — „Narzan", wywołuję 99—32, wywołuję 99—32... Przechodzę na odbiór".

Przysłuchuję się — nie ma odpowiedzi. Więc ponawia wołanie: „Ja — Narzan, ja — Narzan..."

I oto nagle odzywa się wyraźna odpowiedź: „Ja — 99-32, ja — 99-32, wracam do domu!

Nie ukrywając radości Wala klaszcze w dłonie i ze wzruszeniem oznajmia zebranym:

— Idźcie, idźcie — Mikołaj Mikołajewicz wraca do domu!

Komendant Oddziału Jakub Daniłowicz F o r o s t i e n k o spogląda na sekundomierz.

— W tej chwili nadleci.

I jak na potwierdzenie jego słów na horyzoncie za rzeką pod dużą, białą chmurą pojawił się ciemny punkt. W miarę zbliżania się do lotniska zaczął przybierać coraz wyraźniejsze cechy sylwetki samolotu sportowego „Jak-18".

Z ziemi wzbija się rakieta. Samolot wykonuje krąg i ląduje przy literze „T".

Lot zakończony. Z kabiny wysiada uśmiechnięty pilot sportowy Mikołaj Kuźniecow. Na głowie ma szlemofon, na sobie — spadochron. Koledzy witają go radośnie i serdecznie, winszują znakomitego lotu.

Anna Bodriagina, pilot-instruktor Centralnego Aeroklubu w Moskwie.



...11 października o godzinie 13 minut 56 i 30 sekund wystartował z lotniska Tuszyno samolot, prowadzony przez pilota sportowego Mikołaja Mikołajewicza Kuźniecowa. O godzinie 14.00 minut i 05 sekund samolot minął punkt kontrolny i wziął kurs. Należało przebyć trasę liczącą pół tysiąca kilometrów: Tuszyno — Kaługa — Wiaźma — Tuszyno z rekordową szybkością.

Mikołaj Kuźniecow nie jest nowicjuszem w lotnictwie. Jeszcze w roku 1936 jako siedemnastoletni ślusarz jednej z fabryk stołecznych wstąpił do aeroklubu.

W moskiewskim aeroklubie zaczęła się droga lotniczego życia Kuźniecowa jako ucznia - pilota. Do dnia dzisiejszego zajmuje się sportem lotniczym. Od roku 1937 po ukończeniu kursu instruktorskiego Kuźniecow pracował w aeroklubie szkoląc chłopców i dziewczęta. A później przeszedł naukę w wojskowej szkole lotniczej i został skierowany do oddziału. Dowodził kluczem i eskadrą, był nawigatorem eskadry. Szkolił pilotów dla lotnictwa wojskowego Armii Radzieckiej. Piękną i pełną sławy drogę przebył Mikołaj Kuźniecow. Ona to stanowi źródło bogatego doświadczenia lotniczego i dużych umiejętności organizacyjnych.

W książce lotów Mikołaja Kuźniecowa widnieje liczba „2 500". Stanowi ona ilość godzin, które wylatał sportowiec na jedenastu typach samolotów i trzech typach szybowców.

Komunista Mikołaj Kuźniecow trzykrotnie brał udział w lotniczych defiladach w dniu Stalinowskiego Lotnictwa. Po raz pierwszy było to w roku 1948. Wówczas znajdował się on w grupie tworzącej słowa, które płyną z serc ludzi radzieckich: „CHWAŁA STALINOWI". W latach 1949 i 1950 latał w grupie pilotażowej dowodzonej przez J. D. Forostienkę. Tysiące moskwiczów gorąco oklaskiwało mistrzowski pilotaż pilotów sportowych DOSAW'u.

I oto Mikołaj Kuźniecow powrócił z lotu rekordowego. Do lotu tego startował z poczuciem ogromnej odpowiedzialności. Długo przygotowywał się do niego. Czterokrotnie obleciał trasę, aby iść po prostej bez najmniejszych odchyleń. Na niektórych jej odcinkach trzeba było lecieć kierując się tylko busolą, gdyż brak było punktów orientacyjnych.

Do kogo dotychczas należał ten rekord? — spytano Kuźniecowa, gdy zajmował miejsce w samolocie.

Na razie do nikogo, gdyż w tabeli rekordów międzynarodowych znajduje się puste miejsce — i po minucie milczenia rzekł z przekonaniem:

— Ten rekord będzie należał do radzieckich pilotów sportowych!

Dowiódł on czynem prawdziwości tych słów, zdobywając rekord szybkości na samolocie sportowym trzeciej kategorii ciężarowej. Po locie opowiadał:



Pilot sportowy Centralnego Aeroklubu im. W. P. Czkałowa — Mikołaj Kuźniecow, nowy rekordzista.

— Meteorolodzy - synoptycy przepowiedzieli mi dobrą pogodę i mieli rację. Przelot odbywał się normalnie. Pogoda sprzyjała. Na pierwszym odcinku trasy wiał wiatr pomyślny, na drugim słaby boczny. Silnik pracował doskonale. Samolot przygotowany był bez zarzutu. To zasługa mechanika Gołomazowa. On przygotował mi samolot do lotu.

Dolatując do Kaługi połączyłem się za pomocą radia z komisarzem sportowym towarzyszem Panczenko, który ustalał moje położenie nad punktem kontrolnym. Dolatując do Wiaźmy, dałem o sobie znać przez radio komisarzowi sportowemu towarzyszowi Płatonowowi. Z lotniska Tuszyńskiego odszedłem na wysokości 200 m. Cały lot odbywałem na wysokości 200 — 250 m.

Cieszę się, że udało mi się ustanowić rekord na cześć zbliżającego się święta — 34 rocznicy Wielkiego Października. Teraz chcę potrenować na samolocie „Jak-11" i osiągnąć nowe sukcesy dla ukochanej Radzieckiej Ojczyzny.

×

Według wstępnych obliczeń, sportowy samolot „Jak-18", pilotowany przez Mikołaja Kuźniecowa, przeleciał trasę 500 km ze średnią szybkością 250 km na godz. Takiego wyczynu nie zapisano dotychczas ani w międzynarodowej, ani w radzieckiej tabeli rekordów.

Cała dokumentacja lotu Mikołaja Kuźniecowa skierowana została do Komisji Sportowej Centralnego Aeroklubu ZSRR im. W. P. Czkałowa, w celu zatwierdzenia go jako wszechzwiązkowego rekordu. Następnie dokumentacja skierowana zostanie do Międzynarodowego Zrzeszenia Lotniczego (FAI), w celu zarejestrowania wyczynu Mikołaja Kuźniecowa, jako międzynarodowego rekordu szybkości samolotu trzeciej kategorii ciężarowej.

(Kw.)

JAK PRACUJE RADZIECKI INSTRUKTOR SPADOCHRONOWY

W. KOZŁOW
instr. Centralnego Aeroklubu ZSRR

Już od wielu lat uprawiam sport spadochroniarski. Skakałem już około 700 razy. Nie mniej jednak każdy nowy skok jest dla mnie krokiem naprzód, dalszym doskonaleniem mych osiągnięć sportowych.

Poważną próbą były dla mnie zeszłoroczne zawody spadochronowe, z okazji 20-ej rocznicy istnienia masowego sportu spadochronowego w ZSRR. Program zawodów obejmował skomplikowane ćwiczenia, których wykonanie wymagało gruntownego przygotowania fizycznego, odwagi, dokładności i błyskawicznej orientacji.

W ciągu kilku dni trwania zawodów wykonałem osiem skoków, obejmujących szereg ćwiczeń. Skakałem z trzech różnych wysokości: 1000, 1 300 i 1 600 metrów z opóźnieniem 10, 15 i 20 sekund.

Ćwiczenia na dokładność lądowania odznaczały się szczególnie zaciętą walką. Po pierwszych skokach z wysokości 1 000 i 1 500 metrów uzyskałem nieomal identyczne wyniki z młodym sportowcem Kalininem. Toteż zarówno ja, jak i przyszły mistrz musieliśmy powtórzyć ćwiczenie. Kalinin zgromadził większą ilość punktów, a ja musiałem zadowolić się trzecim miejscem.

Po zawodach pracowałem dalej nad doskonaleniem swoich umiejętności skoczka. Trenowałem systematycznie, stale podnosząc jakość skoków i osiągając coraz lepsze wyniki. W ciągu października i listopada ubiegłego roku wykonałem 15 skoków.

Ułożyłem sobie plan treningów w okresie zimowym, którego trzymałem się ściśle. Specjalną uwagę poświęciłem skokom na dokładność lądowania i z opóźnionym otwarciem spadochronu o 10, 15, 20 i 30 sekund. W ciągu zimowych miesięcy wykonałem 25 skoków. Prócz tego dużo czasu poświęciłem w tym okresie przygotowaniu teoretycznemu. Studiowałem materiały dotyczące poprzednich zawodów, zaznajamiałem się z nowowydanymi pracami z zakresu spadochroniarstwa. powtarzałem instrukcje dla spadochroniarzy, aby poznać dokładnie wszystkie prawidła i przepisy wykonywania skoku, konserwowania i eksploatacji sprzętu, układania spadochronu.

Będąc instruktorem aeroklubu, pracuję również nad szkoleniem nowych sportowców. Niektórzy z moich uczniów są już doświadczonymi spadochroniarzami.

Duże sukcesy osiągnął na przykład szofer Wołkow. Wykonuje on skoki z wysokości 600, 1 000 i 1 300 metrów. Ma już ich za sobą 65.

Robotnik fabryki im. Babajewa — Bogaczew również wyszkolił się na spadochroniarza w naszym aeroklubie. Dobre wyniki osiągnął na zawodach miejskich. Zdolnego tego ucznia przygotowuję obecnie do egzaminów na uzyskanie tytułu sportowca — spadochroniarza pierwszej kategorii.

Doskonałe postępy czyni także studentka Uniwersytetu Moskiewskiego — Kasparowa. Do aeroklubu wstąpiła wiosną 1950 r., a ma już za sobą kilkadziesiąt skoków i brała udział w zawodach wszechzwiązkowych.

Drużyna naszego aeroklubu zdobyła na zawodach miejskich pierwsze miejsce i list pochwalny miejskiego komitetu DOSAW.

Nasze sukcesy zobowiązują nas do jeszcze sumienniejszego doskonalenia techniki skoków, do osiągania jeszcze lepszych wyników, do jeszcze szerszego popularyzowania sportu spadochroniarskiego wśród radzieckiej młodzieży, do wykorzystania wszystkich możliwości treningów i nauki.

Tłum. Roman Frenkel



OD SZYBOWCA DO GUMÓWKI(5)

Następnym modelem, który będziemy wykonywać jest model kadłubowy z napędem gumowym. Przy budowie tego modelu wykorzystamy, skrzydła, śmigło, gumę i stateczniki z modelu szkolnego szybowca, wykonując jedynie kadłub i podwozie.

Oto spis materiałów, które będą nam potrzebne: 4 beleczki sosnowe 5×5 mm o długości 700 mm; 1 listwa sosnowa o przekroju 6×10mm i długości 100 mm; dwa arkusze papieru na pokrycie 700×200 mm, drut stalowy średnicy 1 mm długości 50 mm i średnicy 1,5 mm długości 150 mm i drewno sosnowe o wymiarach 200×20×5 mm; drewno lipowe 120×60×50 mm, blaszka o wymiarach 30×10 mm, sklejka grubości 1 mm o wymiarach 200×20 mm.

Posługując się rysunkiem warsztatowym kadłuba składamy na rysunku boczne drabinki kadłuba wykonywując podłużnice z listewek sosnowych o przekroju 2×2 mm i długości 700 mm każda. Po sklejeniu wszystkich rozpórek (o przekroju 2×2 mm) składamy kadłub posiłkując się rysunkiem w widoku z góry.

Jak poprawnie sklejać drabinki kadłuba podano na rysunku następnym. Aby w miejscach sklejenia podłużnic z rozpórkami drabinki nie przyklejały się do rysunku, wskazanym jest podłożenie pod nie kawałków papieru, jak to widać na rysunku.

Po sklejeniu kadłuba przystępujemy do wykonania przedniego i tylnego zakończenia, tak zwanych grzybków. Grzybek przedni jest obsadą ośki śmigła, a grzybek tylny posiada haczyk służący do zaczepiania gumy napędowej. Szczegóły wykonania obu grzybków pokazane są na rysunkach.

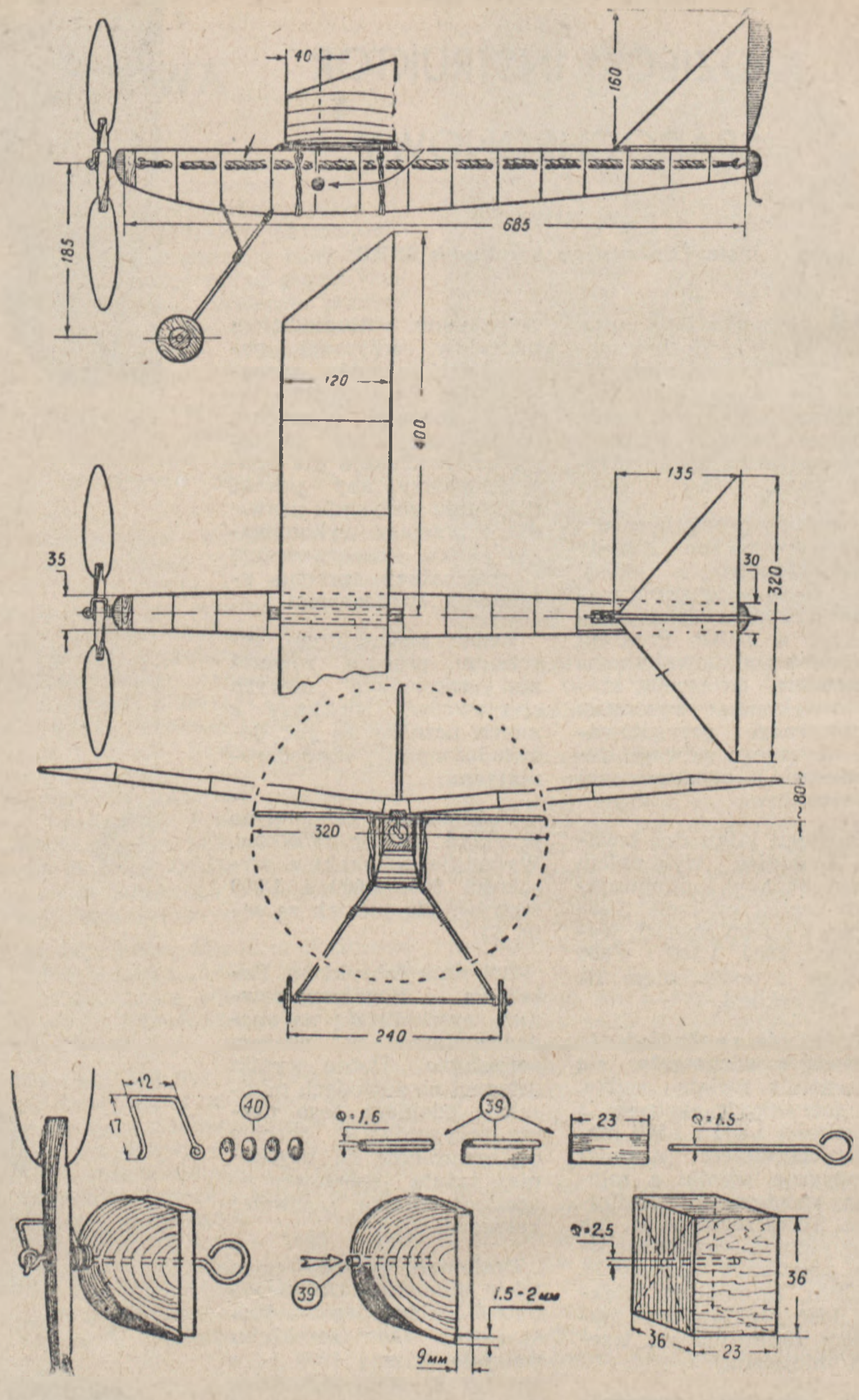
Podwozie modelu kadłubowego wykonane jest identycznie jak w modelu belkowym z tym, że nie jest przesuwane na kadłubie, a umiejscowione w odpowiednich otworach znajdujących się z boku kadłuba. (Patrz rysunki).

W jaki sposób połączyć skrzydła i stateczniki z kadłubem pokazują również najlepiej rysunki.

Po sklejeniu kadłuba i przytwierdzeniu wszystkich elementów model nasz jest gotowy do lotów.

Gumę napędową można nakręcać na około 400 — 500 obrotów, uzyskując kadłubowym modelem loty nawet ponad 1 minutę.

(pe)



Widok ogólny modelu i sposób wykonania grzybka: 39 — tulejka, 40 — podkładki-łożyska. Dalszy ciąg rysunków w numerze następnym.

W SKRÓCIE ● W SKRÓCIE ● W SKRÓCIE ● W SKRÓCIE ● W SKRÓCIE

Częstochowa — Zarząd Oddziału Ligi Lotniczej w Częstochowie organizuje trzymiesięczny kurs modelarstwa lotniczego. Zajęcia będą się odbywały trzy razy w tygodniu w godzinach wieczornych w modelarni Oddziałowej przy ul. Waszyngtona 62.

Wykłady prowadzić będzie instruktor Ciesielski.

Bliższych informacji dotyczących kursu udziela Ośrodek Propagandy LL w Częstochowie.

Gdańsk — W roku bieżącym Liga Lotnicza znacznie rozbudowała i dalej rozbudowuje sieć modelarni lotniczych. W chwili obecnej organizowane są modelarnie oddziałowe w powiatach oraz przy szkołach i większych zakładach pracy. Między innymi modelarnia taka jest organizowana przy Stoczni Gdańskiej im. „Komuny Paryskiej". Kandydatów do modelarni kierują Zarządy ZMP i rady drużyn harcerskich.

Częstochowa — Starania Zarządu Miejskiego Oddziału LL w Częstochowic o przydział samolotu sanitarnego zostały uwieńczone powodzeniem.

Samolot ten został przeznaczony do niesienia pomocy w nagłych wypadkach, a szczególnie w razie konieczności przewiezienia chorych na operacje w klinikach specjalistycznych. Sanitarka lotnicza stanie się dla mieszkańców Częstochowy i okolicy jeszcze jednym bardzo ważnym usprawnieniem w dziedzinie lecznictwa.

MAŁE LOTNICTWO I POGODA

(odcinek III)

Mgr WŁADYSŁAW PARCZEWSKI

Zatem nie pionowa rozbudowa chmur lecz wyraźny dzienny przebieg wiatru jest najbardziej typowym elementem dającym się zaobserwować wizualnie który charakteryzuje najlepiej natężenie i częstotliwość występowania prądów pionowych. O słuszności tej tezy można się było przekonać podczas ostatnich Krajowych Zawodów Szybowcowych w Inowrocławiu. Nie dojrzała ona jednak jeszcze wtedy do ostatecznego sformułowania.

Przerwanie pionowego rozrostu chmur kłębiastych uzależnione jest od napotkania przez nie warstwy inwersyjnej izotermicznej lub przynajmniej warstwy o małym pionowym gradiencie, temperatury zwanej przez autora ogólnie: termiczną warstwą hamującą. Ponieważ jednak podczas dni o niewielkim rozroście chmur kłębiastych często zdarza się, że nosi bardzo dobrze, zatem powstaje pytanie, czy czasami nie termiczne warstwy hamujące wywierają tak zbawienny wpływ na wzrost natężenia prądów pionowych. Istotnie tak jest, gdyż termiczne warstwy hamujące skracając pionowy zasięg prądów wstępujących zmuszają energię cieplną dostarczaną danego dnia przez słońce do gromadzenia się w przyziemnej warstwie powietrza wskutek czego natężenie prądów pionowych osiąga w niej duże wartości. Gdyby warstwa hamująca nie istniała to energia słoneczna rozproszyłaby się w dużej warstwie powietrza, w wyniku czego osłabiłoby się natężenie prądów pionowych, i to w poważnym stopniu (dlatego bywa dość często, że przy silnie spiętrzonych chmurach kłębiastych bardzo trudno spotkać noszenia).

Widzimy, że inwersje, a w mniejszym stopniu i izotermie, które dotychczas były uważane niesłusznie za wroga szybownictwa. Nr. 1, w szeregu wypadków są ich wybitnymi sprzymierzeńcami*), również ruchy falowe i prądy pionowe z nimi związane powstają właśnie wzdłuż inwersji). Nasze pojęcie o wpływie termicznych warstw hamujących na występowanie prądów pionowych muszą jak widzimy ulec gruntownej rewizji. Zanotujemy sobie na razie: inwersje lub izotermie hamują pionowy zasięg prądów wstępujących, lecz jednocześnie przyczyniają się do wzrostu natężenia i częstotliwości występowania prądów wstępujących poniżej ich, o ile oczywiście istnieją tam warunki sprzyjające powstawaniu prądów pionowych. O ile np. pod inwersją lub izotermią panuje równowaga stała, to sam fakt występowania inwersji czy też izotermii nie spowoduje poniżej nich występowania prądów pionowych. Inwersje czy też izotermie zaczynające się od powierzchni ziemi sprowadzają zasięg prądów pionowych do zera tj. w zasadzie uniemożliwiają ich powstawanie.

Widzimy, że już nawet tygodniowa obserwacja „modeli-sond" wystarczyła do poczynienia ważniejszych spostrzeżeń oraz do ostatecznego sformułowania wyników dotychczas nieskrystalizowanych.

Zestawmy je w całości:

— można wyliczyć położenie, pochylenie i przemieszczanie się **pojedyńczych** kominów prądów wstępujących,
— wielkość **dziennego** wzrostu prędkości i porywistości wiatru jest miarą natężenia i częstotliwości prądów pionowych,
— częstotliwość przechodzenia przez dany punkt kominów termicznych określa pulsacja wiatru o okresie czasu charakterystycznym dla danej prędkości wiatru i odległości międzykominowej,
— okres międzykominowej pulsacji wiatru skraca się wraz ze zwiększeniem się częstotliwości występowania kominów oraz ze wzrostem średniej prędkości wiatru,
— moment wkraczania na dany teren kominu termicznego charakteryzuje się bardziej nagłym i intensywnym wzrostem prędkości wiatru, aniżeli to się dzieje podczas pozakominowych podmuchów oraz skrętem wiatru również bardziej nagłym i wyraźnie większym (rzędu kilkunastu i więcej stopni), aniżeli to ma miejsce przy odchyleniach kierunku towarzyszących zwykłym podmuchom,
— silny pionowy rozwój chmur typu kłębiastego, przy braku wyraźnego dziennego wzrostu prędkości i turbulencyjności wiatru, nie idzie w parze z występowaniem intensywnych, a przede wszystkim regularnych prądów pionowych nawet w okresie ich rozrastania,
— występowanie termicznych warstw hamujących (przede wszystkim inwersji i izotermii) poniżej, których istnieje duży pionowy spadek temperatury hamuje wprawdzie pionowy rozwój prądów wstępujących, lecz jednocześnie wzmaga ich intensywność i częstotliwość, dzięki czemu wytwarzają się w warstwie przyziemnej bardzo dobre warunki do wykonywania przelotów bezsilnikowych.

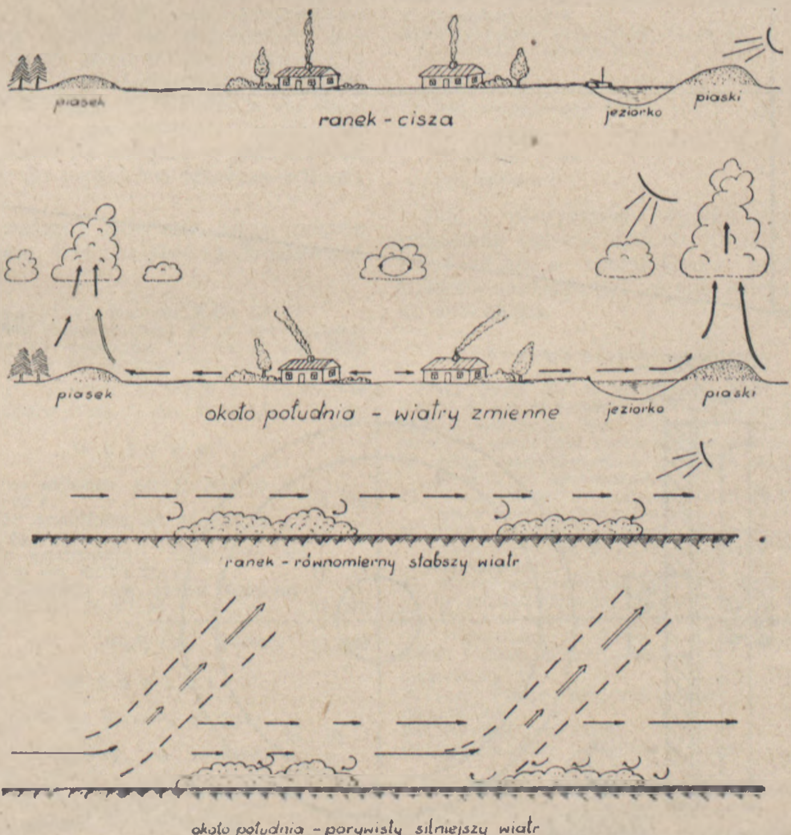
O WSPÓŁPRACY METEOROLOGII Z MAŁYM LOTNICTWEM

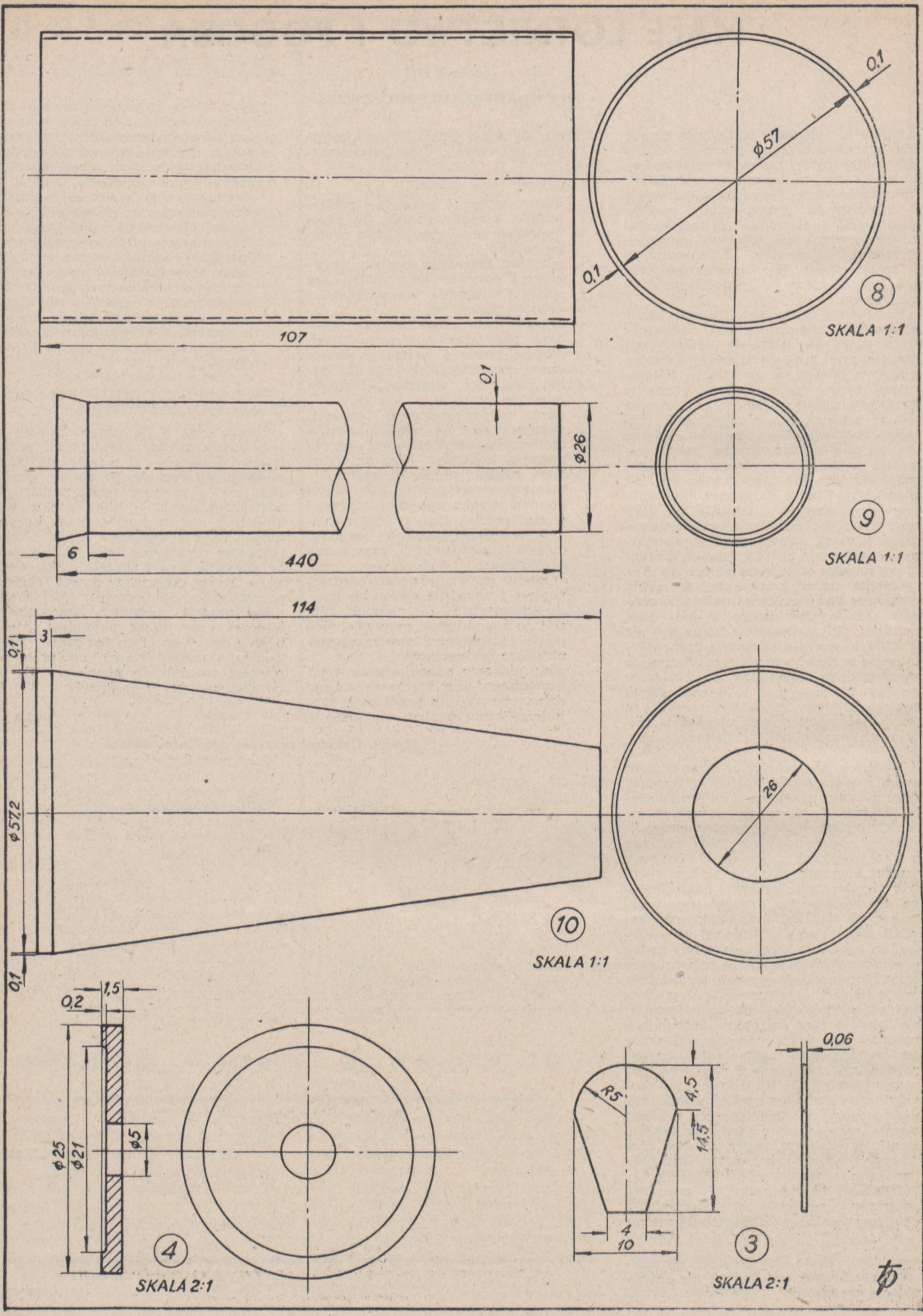
Dotychczas o ile nam wiadomo — współpraca między miłośnikami modelarstwa lotniczego a przedstawicielami meteorologii ograniczała się do wysłuchania — i to tylko przez najbardziej zaawansowanych — kilku godzin wykładów z meteorologii podczas kursów szkoleniowych wyższego rzędu. Potem używając prawdopodobnie, że nie można wpływać na lot modelu niekierowanego wolą człowieka nawet radiem, przestawano się bardziej interesować zagadnieniami pogody. Meteorolodzy lotnictwa nie mając natomiast „zielonego pojęcia" na czym ten piękny sport polega. i jakimi rządzi się prawami, również uważali, że niewiele mają do powiedzenia w tej dziedzinie.

(c.d.n.)

*) Na przykład, gdy chodzi o regularne noszenie przy przelocie, a nie o osiągnięcie wysokości.

Rys. 4. Dzienny przyrost prędkości wiatru.




107
0,1
ϕ57
0,1
8
SKALA 1:1
0,1
ϕ26
6
440
9
SKALA 1:1
114
3
0,1
ϕ57,2
0,1
26
10
SKALA 1:1
0,2
1,5
ϕ25
ϕ21
ϕ5
4
SKALA 2:1
R5
4,5
14,5
4
10
0,06
3
SKALA 2:1

BUDOWA SILNIKA B-10

(dokończenie z n-ru 46)

SPOSÓB WYKONANIA RURY ŻAROWEJ

Rurę żarową można wykonać dwoma sposobami. Według pierwszego sposobu komorę spalania, dyszę odrzutową i rurę wylotową wykonuje się na tokarni i lutuje mosiądzem. Według drugiego — części rury wykonuje się z blachy stalowej i spawa punktowo.

Jeśli rurę żarową wykonuje się pierwszym sposobem, to należy zachować podaną niżej kolejność czynności.

Przygotować stalową ciągniętą rurę, wewnętrzna średnica której winna się równać wewnętrznej średnicy komory spalania. Sprawdzić i ewentualnie dokładnie wyrównać wewnętrzną średnicę rury, która może posiadać owal. Wykonać oprawkę wg wewnętrznej średnicy rury, przewiercić przez rurę i oprawkę otwór średnicy 5 mm, założyć w ten otwór bolec i zacisnąć nakrętką. Zabezpieczy to rurę od obracania się dookoła oprawki podczas toczenia. Obtoczyć rurę przy obrotach 200 — 250 na minutę, sprawdzić mikrometrem wymaganą grubość ścianki i odciąć nożem potrzebny odcinek gotowej rury - komory spalania.

Rurę wylotową wykonuje się także wg podanego wyżej sposobu. W wypadku trudności w obrobieniu rury na całej długości można wykonać ją z dwóch jednakowych części.

Dyszę odrzutową wykonuje się na tokarni z kawałka okrągłej stali średnicy 65 — 70 mm i długości 150 mm. Po zaciśnięciu tej stali w tokarni należy ściśle w środku wywiercić na wylot otwór średnicy 25 mm. Następnie obtoczyć wewnętrzną stożkową powierzchnię dyszy do szerokości paseczka u podstawy stożka równej 1,5 mm, przy czym długość stożka powinna być trochę większa od podanej na rysunku. Obtoczenie z zewnątrz przeprowadza się przy nałożeniu dyszy na duraluminiową lub stalową oprawkę w kształcie stożka ściętego i zablokowaniu jej przy pomocy kółka średnicy 4 mm i odpowiednich wycięć w rurze.

Średnica wewnętrzna dolnej podstawy stożka winna być równa zewnętrznej średnicy komory spalania, a średnica zewnętrzna górnej podstawy — wewnętrznej średnicy rury wydechowej.

Pierścień gwintowany z kołnierzem dla oparcia siatki zaworowej wykonuje się także na tokarni.

Początkowo należy przylutować komorę spalania do dyszy odrzutowej, następnie rurę wylotową do dyszy odrzutowej i pierścień gwintowany do komory spalania. Wszystkie części muszą być dokładnie i równo złączone.

Przy wykonywaniu rury żarowej na tokarni grubość ścianek nie może być większa niż 0,2 mm (najlepiej 0,15 mm), przy wykonywaniu rury z blachy grubość ścianek komory spalania i dyszy odrzutowej — 0,15 mm, a rury wydechowej — 0,1 mm.

Szerokość szwu i odległość między punktami przy spawaniu blachy nie może przekraczać 5 mm.

Wewnętrzna powierzchnia rury żarowej powinna być zupełnie gładka i pozbawiona jakichkolwiek nierówności, hamujących przepływ strumienia gazów.

SKŁADANIE SILNICZKA

Przed składaniem silniczka trzeba sprawdzić czy zostały wykonane wszystkie detale i przetrzeć je suchym i czystym barchanem (tkanina lniano - bawełniana).

Składając głowicę trzeba w pierwszym rzędzie nałożyć owiewkę na dyszę tak, by otwory na iglę i rurkę paliwową schodziły się z otworami na dyszy. Dobrze jest jeśli owiewka nachodzi z pewnym oporem. Następnie wkręcamy do oporu rurkę doprowadzającą paliwo. Oś zbiorniczka musi być równoległa do osi silniczka. Jeśli rurka jest przylutowana do zbiorniczka, to położenie jego można regulować, nakładając podkładkę na kołnierz rurki. Dalej wkręcamy iglicę, która musi przechodzić ściśle przez środek otworu rurki paliwowej.

Składanie siatki zaworowej odbywa się następująco: należy rozłożyć równo zawory na siatce zaworowej, nakręcić jedną nakrętkę na szpilkę i założyć nakładkę, ostrożnie nałożyć na szpilkę siatkę z zaworami, a na nią—tarczę zaciskającą, nałożyć drugą podkładkę i skręcić tymczasowo całość. Końce zaworów winny się znajdować w odległości 2 — 2,5 mm. od krawędzi siatki. Osie symetrii zaworów muszą ściśle schodzić się z liniami promieni przeprowadzonych ze środka siatki przez środki otworów zaworowych. Po dokonaniu nożem kieszonkowym potrzebnych poprawek w położeniu zaworów, skręcić ostatecznie całość. Tymże nożem należy odchylić zawory na odległość do 0,5 mm. od siatki zaworowej.

Po złożeniu siatki zaworowej składa się ostatecznie cały silnik w sposób następujący: ustawić rurę żarową pionowo komorą spalania do góry, włożyć do komory spalania siatkę zaworową tak, by oparła się o kołnierz, i by zawory były zwrócone do wewnątrz komory, a następnie wkręcić ręcznie główkę do komory spalania, zwracając uwagę, żeby nie pognieść jej delikatnych ścianek.

Ostatecznie złożony silniczek można ustawiać, albo na modelu, ustalając uprzednio jego środek ciężkości, albo na doświadczalną hamownię i po nalaniu paliwa przystąpić do zapuszczania.

Na rysunkach obok — elementy rury żarowej i części zaworu blaszkowego.

opracował R. F.

GOSPODARKA FINANSOWA KÓŁ LIGI LOTNICZEJ

W 46 numerze SiM-u mówiliśmy o potrzebie sprawdzania i właściwego przyjmowania rachunków dla koła. Dzisiaj przejdziemy do omówienia protokolarnego zdawania sprawozdań i dowodów stanu kasy przez ustępującego skarbnika jego następcy.

Przekazując sprawy kasowe należy podać dowody wszystkich wydatków, a więc rachunki, przelewy czy też przekazy ułożone według dat, ażeby w chwili sporządzenia protokółu zdawczo-odbiorczego można było wszystkie dowody sprawdzić. W ten sam sposób należy przedstawić dowody wpływów kasowych, a więc przede wszystkim karty ewidencyjne członków z zeszytem, w którym odnotowuje się składki członkowskie oraz sprzedaż znaczków i pokwitowania ich odbioru.

Tak samo należy przygotować kontrolki prenumeratorów pism lotniczych, które rozprowadza koło. Obowiązkiem ustępującego skarbnika jest wyprowadzenie stanu kasy na bieżąco i uregulowanie wszelkich zaległości w zarządach Oddziałów ewentualnie Okręgów.

Po przygotowaniu kasy do przekazania jej następcy — ustępujący skarbnik winien uzgodnić na podstawie posiadanych i zatwierdzonych dokumentów stronę wpływów i rozchodów z posiadanej gotówki w kasie ewentualnie na koncie koła w banku.

Zobaczymy dla przykładu, jak to powinno wyglądać.

Koło nr 15 liczy 32 członków wpłacających na bieżąco składki. W dniu przejmowania kasy koła nowy skarbnik otrzymał dowody przychodowe, rozchodowe i pieniądze jak również wszystkie zapisy i ewidencję w należytym porządku.

Na podstawie sprawozdania ustępującego skarbnika oraz protokółu zdawczo-odbiorczego wynika, że skarbnik urzędował od dnia 31. XII. 1950 r. do dnia 30. VI. 1951 r. (daty tu podajemy dla przykładu).

Ze sprawozdania tego wynika, jak również na podstawie wszystkich dowodów, że skarbnik całą gospodarkę finansową przejął w najlepszym porządku. Teraz nasuwa się pytanie, jak poprowadził gospodarkę finansową Koła skarbnik od dnia 31. XII. 50 r. do dnia 30. VI. 51 r. i jak powinien sporządzić sprawozdanie na podstawie posiadanych dowodów do protokółu zdawczo-odbiorczego?

Sprawozdanie powinno więc przede wszystkiem być krótkie i treściwe i tak np:

Sprawozdanie kasowe Koła Nr 15 przy Szkole Podstawowej Nr 6 sporządzone na podstawie dowodów za okres od dnia 31.XII.50 r. do dnia 30.VI.51 r.

Stan kasy w dniu 31.XII.50 r. — zł. 5.20
Stan członków Koła w dn. 31.XII.51 r. — 32.

W p ł y w y

Wpływy ze składek od 31. XII. 50 r. do 30. VI. 51 r.	zł. 118
Wpływy ze znaczków od 31. XII. 50 r. do 30. VI. 51 r.	zł. 12
Wpływy z prenumeraty czas. lotn. od 31. XII. 50 r. do 30. VI. 51 r.	zł. 15
Wpływy z imprez org. przez Koło od 31. XII. 50 r. do 30. VI. 51 r.	zł. 232
Wpływy Razem:	zł. 387

W y d a t k i

Wynajęcie sali na zabawę w dniu 30. V. 51 r.	zł. 60
Wynajęcie orkiestry na zabawę w dniu 30. V. 51 r.	zł. 50
Zakup sprzętu modelarskiego	zł. 15
Przelewy na konto Oddz. LL za składki w okresie od 31. XII. 50 r. i do 30. VI. 51 r.	zł. 110
Przelewy na konto redakcji za SiM w okresie od 31. XII. 50 r. do 30. VI. 51 r.	zł. 12
Przelewy za znaczki lotnicze	zł. 12
Opłaty pocztowe	zł. 6,70
Wydatki Razem:	zł. 265,70

Stan kasy na koncie P.K.O. w dn. 30.6.51 r. zł 126,50
(zł. 5,20 z dn. 31. XII. 50 r. i 387 zł. — 265,70 121,30 razem 126.50
Stan członków w dniu 30. VI. 51 r. 57
„ prenum. pisma lotn. „ 57

Warszawa, dnia 30.VI.51 r.
Przewodniczący Koła
(—) podpis
Skarbnik Koła
(—) podpis

Jak z powyższego wynika skarbnik pracował bardzo dobrze. Chodzi więc teraz tylko o sporządzenie protokółu zdawczo-odbiorczego przez ustępującego skarbnika.

Protokół zdawczo-odbiorczy

Kasy Koła Nr 15 sporządzony w dniu 1. VII.51 r. na podstawie sprawozdania ustępującego skarbnika kol. Wiśniaka Jana i załączonych dowodów ewidencyjno-kasowych.

1) Stan członków Koła na dzień 30.VI.51 r. zgodny ze sprawozdaniem.
2) Stan członków Koła na dzień 30.VI.51 r. zgodny ze sprawozdaniem.
3) Stan prenumerujących czasopisma lotnicze na dzień 30. VI. 51 r. zgodny ze sprawozdaniem.
4) Karty ewidencyjne członków Koła zgodne ze sprawozdaniem na dzień 30. VI. 51 r.
5) Dowody wpłat i wypłat zgodne ze sprawozdaniem na dzień 30.VI.51 r.

Zdał: Podpis ustępującego Skarbnika
Przyjął: Podpis przyjmującego Skarbnika
Potwierdził przyjęcie.
Przewodniczący i Sekretarz Koła

Na tym zakończyliśmy omówienie gospodarki finansowej Kół.

EDWARD ŻEBROWSKI

KORESPONDENCI SIMU donoszą

POMOGŁO NAM W PRACY WSPÓŁZAWODNICTWO

Współzawodnictwem pracy żyje dziś cały naród polski. Dzięki współzawodnictwu górnik w krótszym czasie wydobywa więcej węgla, hutnik przetapia więcej stali, traktorzysta zaorze więcej ziemi. Jednym słowem nie ma w Polsce takiej dziedziny pracy, gdzieby o jej wydajności i czasie nie decydowało współzawodnictwo.

Współzawodnictwo stało się dziś w Polsce Ludowej zmierzającej do socjalizmu jedną z form ostrej walki klasowej, jaka toczy się na każdym odcinku naszego życia. Współzawodnictwem zatem oddychać musi nasze lotnictwo. I tak obok górnika, hutnika, wraz z całą klasą robotniczą w jednym rytmie współzawodnictwa kroczy polski pilot, skoczek spadochronowy, szybownik i modelarz.

Niemniej ważne znaczenie ma współzawodnictwo w pracy organizacyjnej ogniw LL. W niniejszym artykule chcę przede wszystkim podkreślić wielkie znaczenie współzawodnictwa w pracy kół, od których to zależna jest praca nie tylko Oddziałów LL, lecz całej organizacji.

Uwagi moje, którymi pragnę podzielić się z czytelnikami SiM-u, dotyczyć będą terenu Stalowej Woli, gdzie dzięki współzawodnictwu pracy ożywiła się działalność kół, a tym samym i całego Oddziału.

A było to tak: Po objęciu przez młody aktyw ZMP-owski kierowniczych funkcji w Zarządzie Oddziału, kół LL było bardzo mało, a te które widniały w ewidencji nie pracowały w ogóle, ograniczając się jedynie do zbierania składek członkowskich. Niestety nie wszystkie koła poczuwały się i do tego obowiazku. Aby wyeliminować z szeregów LL na naszym terenie nieróbstwo, w pierwszym rzędzie na miejsce gnuśnych i leniwych Zarzadów kół powołaliśmy przy współudziale członków i organizacji zetempowskich zarzady nowe, składające się z aktywistów ZMP.

Nowy Zarząd Oddziału wraz z nowymi Zarządami Kół na wspólnej odprawie, zwołanej celem podniesienia pracy na wyższy poziom zdecydował o wprowadzeniu współzawodnictwa między kołami, o tytuł „Przodującego koła Oddziału". Uchwalony regulamin współzawodnictwa objął w swej treści wszystkie prace i czynności, jakich wymagała potrzeba naszego terenu. W zależności od rodzaju danej pracy ustalono pewną ilość punktów dodatnich za jej wykonanie i pewną ilość punktów ujemnych w razie jej niewykonania. W początkach warunki współzawodnictwa wydawały się dość trudne, ale gdy w kołach wyłonił się aktyw lotniczy, gdy praca przestała opierać się na Zarządach, a przeszła na barki szerokiego aktywu, wtedy okazało się, że żaden punkt w regulaminie nie był i nie jest trudny do zrealizowania.

Miesięczne podsumowanie wyników współzawodnictwa wykazuje, że aktywność kół z każdym miesiącem wzrasta. Wykres współzawodnictwa kół, wiszący w sekretariacie Oddziału obliczony na maksymalną ilość punktów już na dwa miesiące przed terminem okazał się dla niektórych kół nie wystarczający. Wprost zabrakło wykresu dlatego, że dane koło nie ograniczyło się do wypełnienia prac przewidzianych regulaminem. Są koła, którym przytrafiło się zdobyć punkty ujemne, ale przeważająca ilość dodatnich obrazuje, że koła te poza małymi potknięciami pracują dobrze.

Tak więc dzięki współzawodnictwu i szlachetnej rywalizacji kół praca na naszym terenie stanęła na należytym poziomie. W dość stosunkowo krótkim czasie wzrost procentowy członków osiągnął cyfrę 247%.

Nie tylko wzrosła ilość członków i kół, lecz wzrosła również ilość kandydatów na szkolenie lotnicze, z dnia na dzień zwiększa się liczba modelarzy, rozwija się życie świetlicowe, a dowodem dyscypliny organizacyjnej jest terminowe dostarczenie Oddziałowi sprawozdań miesięcznych i składek członkowskich. Z dnia na dzień wzrasta również liczba stałych prenumeratorów czasopism lotniczych, które dały nam nieocenione usługi w organizowaniu pracy kół i Oddziału oraz wielu innych prac.

Obserwując pracę Ligi Lotniczej na naszym terenie nie trudno powiedzieć, że w tym jeszcze roku stanie w Stalowej Woli wieża spadochronowa, w następnym trzeba będzie pomyśleć o Ośrodku Treningowym dla kandydatów na tegoroczne szkolenie.

Tak więc współzawodnictwo mobilizuje do pracy lotniczej i do aktywnego udziału w budowie silnych skrzydeł pokoju najszersze rzesze członkowskie.

WŁADYSŁAW KÓŁECZKO

Z ZAWODÓW MODELARSKICH W CIESZYNIE

W ramach uroczystości Miesiąca pogłębienia przyjaźni Polsko-Radzieckiej odbyły się w Cieszynie zawody modeli latających o mistrzostwo powiatu cieszyńskiego.

Udział w zawodach wzięli modelarze z Cieszyna i Ustronia.

A oto wyniki — juniorzy: I miejsce uzyskał model „Żak" Marty Maciejczuk z Ustronia uzyskując łączny czas w dwóch lotach 2 min. 34 sek. II miejsce uzyskał model „Komar" Karola Ciencialy, także z Ustronia.

Amatorzy: I miejsce — model „Lalunia" Jana Cholewy z Ustronia, w trzech lotach uzyskał czas 8 min. 26 sek. II miejsce — model „Ikar" Tadeusza Maciejczyka z Ustronia, III miejsce — model „Ustroń" Pawła Witali z Ustronia.

W punktacji zespołowej I miejsce uzyskali modelarze z Ustronia przed modelarzami cieszyńskimi.

(w)

KĄCIK AKTYWISTY

REDAGUJCIE SIM RAZEM Z NAMI

W numerze 40 naszego czasopisma rozpoczęliśmy druk artykułów w nowym dziale — w „Kąciku aktywisty". Już w kilka dni po ukazaniu się numeru otrzymaliśmy paczkę listów na temat „Kącika". Warto przytoczyć jeden z najbardziej charakterystycznych, który napisał do nas kol. Stanisław Matosek ze wsi Łękawica, p-ta Siemica, pow. Mińsk Mazowiecki. W liście tym czytamy:

„Na łamach „Kącika" mają być zamieszczane artykuły, które powinny pomóc nam w pracy ligowej. Redakcja dobrze zrobiła, że wprowadziła tego rodzaju „Kącik". Wiele kół LL chce aktywnie pracować, ale cóż — nie zawsze Oddziały czy Okręgi chcą im pomagać".

Kol. Matosek ma rację pisząc, że nie zawsze Zarząd Oddziału dba o pracę podległych mu kół. Zdarzają się jeszcze na ligowym terenie wypadki, że członkowie Zarządów przyjmują mandaty i później niejednokrotnie zaniedbują swoje obowiązki, zapominając o zaufaniu, jakim obdarzyli ich wyborcy. W „Kąciku" będziemy demaskować biurokratów i bumelantów, a może nawet i szkodników rozwoju naszej organizacji. Jednocześnie będziemy popularyzowali osiągnięcia dobrze pracujących Zarządów i wymieniali ich doświadczenia. W dalszym ciągu listu kol. Matoska czytamy:

„Prasa lotnicza, a szczególnie SiM, dociera do każdego koła. Każde koło ma więc instruktora w postaci tygodnika. Pierwszy artykuł w „Kąciku": „Co robić w kołach w m-cu październiku", jest artykułem bardzo pożytecznym".

Istotnie zadaniem SiM-u jest pomagać w pracy naszym aktywistom. Lecz ażeby SiM spełniał swe zadanie — musi docierać on do każdego koła, być systematycznie czytanym, stać się stałym łącznikiem pomiędzy członkiem, a organizacją.

Na zebraniach Zarządów kół należy omawiać zagadnienia zamieszczone w SiM-ie i na ich podstawie wyciągać wnioski dla pracy koła.

Kol. Matosek wskazuje na bardzo ważne zagadnienie, odnośnie formy „Kącika", a mianowicie:

„Proponuję żeby w „Kąciku aktywisty" nie tylko ukazywały się artykuły na temat: co robić i jak pracować w kołach, ale również, aby na łamach „Kącika" wypowiadali się aktywiści LL wyjaśniając, dlaczego jedne koła pracują dobrze, a drugie źle pisząc, jak dopięli tego, że ich koła pracują dobrze itp.".

Jasne jest, że tylko czasopismo, na którego łamach zamieszczane są korespondencje jego Czytelników, może być naprawdę pismem tych czytelników. Marzeniem redakcji jest, aby SiM był redagowany przez jego Czytelników i takie zadanie postawiła

przed sobą redakcja. A więc, Koledzy aktywiści, czekamy na Was — współredaktorów naszego pisma.

„Niech ten Kącik" stanie się dźwignią poziomu pracy kół LL. To są moje uwagi co do tego rodzaju pomocy w pracy kół".

Tymi słowami kończy kol. Matosek list, który winien stać się przykładem dla tysięcy naszych aktywistów. List ten daje redakcji możność dostosowania się do wniosków naszych Czytelników.

A teraz kilka słów o listach do „Kącika". Z doświadczenia wiemy, że wielu naszych aktywistów pisze do nas, a tym samym pomaga w pracy Zarządowi Głównemu Ligi Lotniczej i jego redakcji. Wielu jednak kolegów nie utrzymuje jeszcze z nami ściślej łączności, a przecież wiemy, że mają oni o czym pisać. Możecie mi zarzucić, że... trzeba umieć pisać do redakcji. Niektórzy wynajdują tu „trudności", polegające na tym, że: „...mam nieładny charakter pisma, mogę zrobić błąd stylistyczny" itd.

Koledzy, pierwsze „lody" najtrudniej przełamać i dlatego należy uczyć się pisać od notatek krótkich, a w miarę wyrobienia się — dojdziecie do pisania reportaży i artykułów dyskusyjnych.

Redakcja wybaczy Wam nieładny charakter pisma i zdarzające się czasem błędy.

Zachodzi nieraz pytanie o czym pisać? Tematów jest dużo. Na przykład: wiemy, że dobrze pracuje koło LL przy Liceum Pielęgniarskim w Kielcach. Nie ma nic prostszego, jak wziąć arkusik papieru i napisać o wycieczce koleżanek z Liceum na lotnisko, o tym, jak im się podobały nasze samoloty, jak redagują swoją gazetkę, jak pomaga im w pracy Zarząd Okręgu, jak zorganizowały u siebie KWWL, jak opiekuje się ich kołem kierowniczka szkoły itp.

A więc widzimy że jest o czym pisać. Chociażby jeszcze o tym, jak koła w województwie krakowskim i w innych województwach przygotowują się do konkursu gazetek ściennych, jak pracują modelarnie, jak przebiega praca nad przygotowaniem modeli do wystawy modelarskiej, która odbędzie się w Warszawie itp.

Praca naszej organizacji ma różne formy i dlatego powinniśmy się wzajemnie uczyć.

Uczyć się i pracować w naszej organizacji, to znaczy czerpać przykład z przodującej organizacji DOSAAF, która wychowała tysiące stalinowskich sokołów stojących na straży pokoju.

Uczyć i pracować aktywnie — to znaczy budować silne skrzydła naszej ojczyzny, to znaczy nienawidzieć piratów spod znaku USA — którzy bombardują spokojną ludność bratniej nam Korei.

Jesteśmy pewni, że „Kącik" nasz szybko, przy Waszym współudziale, stanie się prawdziwym instruktorem, doradcą i pomocnikiem w pracy ligowej — oto odpowiedź na list kol. Matoska i wielu innych.

A więc do spotkania w następnym „Kąciku".

INSTRUKTOR



Kol. JERZY WEJMAN ze Zduńskiej Woli. Pytacie, czy możliwa jest budowa silniczka sześciotaktowego? Zanim przystąpimy do wydania orzeczenia zadamy Wam pytanie — czy znacie dokładnie zasadę działania silnika tłokowego! Na wszelki wypadek postaramy się pokrótce wyjaśnić to zawiłe dla niektórych zagadnienie.

Otóż w lotnictwie stosuje się, prawie wyłącznie silniki czterotaktowe, „Cztery takty" są odpowiednikiem czterech ruchów tłoka zamykających cykl pracy silnika. Takt pierwszy, to „ssanie". Poruszający się w dół tłok wytwarza w cylindrze podciśnienie w wyniku czego zostaje on napełniony mieszanką powietrza i benzyny. Takt drugi, to „sprężanie". Tłok posuwając się ku górze przy zamkniętych zaworach wlotowym i wylotowym spręża mieszankę w małej przestrzeni zwanej „komorą sprężania". Trzeci takt, to „praca". Gazy powstałe z wybuchu mieszanki zapalonej iskrą powstałą pomiędzy elektrodami świecy, prą na denko tłoka popychając je ku dołowi. I wreszcie, następuje czwarty takt — „wydech" poprzez otwarty zawór wylotowy bezużytecznych już teraz spalin, które wydostają się na zewnątrz, po pierwsze z przyczyny dużego ciśnienia panującego jeszcze w cylindrze i po drugie: z przyczyny ruchu tłoku ku górze. Jak widzimy w czasie dwóch obrotów wału silnika i czterech ruchów tłoka mamy tylko jeden suw pracy.

Małe lotnictwo chętnie korzysta z silniczków samozapłonowych. Są to silniczki bezzaworowe dwusuwowe. Silniczek tego rodzaju posiada w tłoku specjalne wycięcia, którym odpowiadają kanały znajdujące się w ściankach cylindra. W czasie ruchu tłoka w górę ponad tłokiem następuje sprężanie mieszanki podczas gdy do karteru zostaje ona zessana. W następnym suwie zapalona na skutek adiabatycznego sprężania mieszanka (jak wiemy z fizyki — gazy sprężane adiabatycznie gwałtownie się ogrzewają), zapala się i powstałe z niej gazy popychają tłok na dół. Tłok odsłania znajdujące się w ściance cylindra otwory kanałów: wlotowego i wylotowego. Spaliny wydostają się na zewnątrz podczas gdy sprężona w karterze ruchem tłoka w dół nowa porcja mieszanki wypełnia przestrzeń cylindra. Tłok poruszające się w górę zasłania kanały wlotu i wylotu odsłaniając równocześnie wylot kanału zasilania. W wyniku tego do karteru zostaje zassana nowa porcja mieszanki, a ponad tłokiem następuje sprężenie poprzedniej. No i... tak dalej. Jak widzimy na jeden obrót wału mamy tu dwa suwy w tym jeden suw pracy.

Wszelkie inne kombinacje zasad działania silników tłokowych są niemożliwe. Tak więc, będziecie musieli zrezygnować z budowy silnika sześciotaktowego. Na początku radzimy budowę jednocylindrowego silniczka, którego plany zamieszczaliśmy w roczniku 1948—1949 r. SiM-u. W odpowiedzi na Wasze pierwsze pytanie, radzimy zwrócić się do Wojskowej Komendy Rejonowej.

Kol. EUGENIUSZ ŚMIAŁOWSKI z Wrocławia. Radzimy zwrócić się z Waszym projektem do Zarządu Okręgu Wojewódzkiego LL, gdzie może on być wstępnie oceniony i w razie stwierdzenia praktycznej przydatności przesłany odpowiedniej instytucji do wykorzystania. Możecie go także przesłać na adres naszej redakcji, która dysponuje fachowymi konsultantami ze wszystkich dziedzin techniki. Adres ZOLL — Wrocław, ul. Świerczewskiego 99.

Kol. RYSZARD ZIÓŁKOWSKI z Drawe. Piszecie, że posiadając ukończone 7 klas Szkoły Podstawowej oraz II stopień wyszkolenia szybowcowego pragniecie iść na kurs pilotażu silnikowego. W zasadzie nie jest to możliwe, ponieważ poziom szkolenia na tym kursie wymaga znacznie większego zasobu wiadomości z zakresu fizyki i matematyki aniżeli ten, w jaki zaopatrzyła was klasa siódma.

— Jeżeli udałoby się Wam w krótkim czasie posiąść wymagane wiadomości z tych przedmiotów, to kwestia przyjęcia Was na kurs silnikowy zależeć będzie od podejścia Komisji Mandatowej, kwalifikującej na szkolenie. Jeżeli nie uda Wam się dostać na kurs, musicie swój zamiar odłożyć na dwa lata celem uzupełnienia wykształcenia. Przez ten czas będziecie usilnie trenowali w aeroklubie osiągając następne stopnie wyszkolenia szybowcowego co jeszcze bardziej dopomoże Wam w dostaniu się do CWL (Centrum Wyszkolenia Lotniczego LL — szkoła pilotażu silnikowego).

Dziękujemy za pozdrowienia.

Kol. JERZY ZABOREK z Elbląga. Dziękujemy Wam za miły i obszerny list. Chętnie nawiążemy z Wami, jak piszecie „konszachty" (tzn. korespondencję). Radzimy Wam pilnie czytać „SiM", który właściwie też jest listem adresowanym... do przeszło 600 000 entuzjastów lotnictwa, (a więc także i do Was). Przesyłamy pozdrowienia.

Kol. HENRYK BIAŁKO z Bydgoszczy. Radzimy Wam zaprzestania korzystania z przedwojennych książek propagujących lotnictwo, gdyż zawarte w nich informacje i wskazówki są już dziś całkowicie nieaktualne i przestarzałe. O szkole tego typu o jaką pytacie nie słyszeliśmy. Radzimy zapisać się do Ligi Lotniczej, która wyszkoli Was na pilota a o aktualne informacje o lotnictwie pytać „SiM" lub jedną z broszurek wydanych przez LL (np. „Uczmy się latać" — cena 1,20 zł do nabycia w kioskach „Ruchu").

Kol. JANUSZ GODZIEWSKI — Środa Wlkp. Przede wszystkim przepraszamy za omyłkę w pisowni Waszego nazwiska. Odnośnie skryptów ogólnolotniczych radzimy zwrócić się do Zarządu Okręgu Poznańskiego LL. Mamy wrażenie, że więcej wiadomości zyskacie korzystając z cyklu artykułów zamieszczonych w początkowych numerach SiM-u z br. pt. „Szkolimy się w kołach LL". Podano tam szereg źródeł materiałów potrzebnych do szkolenia w ramach KWWL. Materiały te są łatwo dostępne ponieważ pochodzą w większości z roczników „SiM-u" i „SP" z lat ubiegłych.

Dziękujemy za pozdrowienia i życzymy owocnej pracy.

Wszystkich naszych Czytelników nadsyłających do redakcji UTWORY POETYCKIE prosimy o przesyłanie ich w stanie jak najbardziej czytelnym. Realizując postulat wyrażony przez jednego z czytelników otwieramy w „Poczcie" dział „porad literackich". Utwory nadsyłane do redakcji są oddawane do oceny jednemu ze znanych poetów. Uwagi przez niego poczynione będą zamieszczone w „Poczcie" co niewątpliwie będzie wielką pomocą dla młodych amatorów lotniczej twórczości poetyckiej. Nowinę tę adresujemy do kolegów H. OSIERDY oraz Z. ADAMCZYKA, których prosimy równocześnie o odrobinę cierpliwości. Oceny nadesłanych przez nich utworów ukażą się niebawem.

Kol. STANISŁAW HERNIK z Radomia. Jak już pisaliśmy kilkakrotnie, tekstu (ładnej co prawda) piosenki z „Pierwszego Startu" nie zamieścimy gdyż nie ma w niej ani słowa o lotnictwie. Radzimy zwrócić się do redakcji tygodnika „Film". Przesyłamy pozdrowienia.

Kol. ELIGIUSZ GROCH z Parszowa. Waszą prośbę odnośnie zamieszczenia w „SiM-ie" „rysunkowej szkoły latania" postaramy się spełnić. Dziękujemy za miły list.

Na tym kończymy naszą „Pocztę" i żegnamy się z jej Czytelnikami — „do przeczytania" za tydzień.

R.

UWAGA
MODELARZE

Przypominamy, że wystawa modeli redakcyjnych zostanie otwarta w Warszawie w dniu 7 grudnia br.

PRZEZ LOTNICZE OKULARY

„OSTRZELIWALIŚMY LUDNOŚĆ CYWILNĄ"

O barbarzyństwie amerykańskich lotników w Korei świadczyć może wypowiedź pilota Dawsona, zestrzelonego nad miastem Jondon i wziętego do niewoli przez żołnierzy koreańskiej armii ludowej.

Dawson, latając w składzie eskadry dokonującej bestialskich nalotów na Koreę z lotniska Ivakuni w Japonii, zeznał, że eskadra ta dokonywała bombardowań codziennie. Piloci eskadry, w wypadku natknięcia się nad wyznaczonym obiektem na silny ogień artylerii przeciwlotniczej, zrzucali bomby na ślepo — aby pozbyć się ładunku. Nad wsiami jednak, gdzie nie ma silnej obrony przeciwlotniczej, zrzucano precyzyjnie bomby zapalające na domy wieśniaków i ostrzeliwano ludność cywilną z cekaemów i armatek.

Dawson stwierdził ponadto, iż wiadomo mu o dokonywaniu doświadczeń z bronią bakteriologiczną na jeńcach koreańskich i chińskich. Specjaliści amerykańscy dokonują tego w laboratoriach znajdujących się na okrętach zakotwiczonych w portach południowej Korei. W laboratoriach tych — mówił Dawson — przygotowywane są również specjalne bomby do niszczenia zasiewów, oraz hodowane owady — szkodniki roślin uprawnych. Owady te Amerykanie zamierzają zrzucić na pola koreańskie.

Wypowiedź Dawsona jest dobitnym potwierdzeniem nieludzkich zbrodni, dokonywanych przez najeźdźców amerykańskich w Korei. Zbrodni tych naród koreański nigdy imperialistom nie zapomni.

CZY WIECIE, ŻE...

...Koło Ligi Lotniczej przy szkole Ogólnokształcącej w Wągrowcu jest jednym z najlepiej pracujących kół na terenie swojego Okręgu.

Koło to przeprowadza systematyczne szkolenie ogólnolotnicze i modelarskie, regularnie redaguje i wydaje gazetkę ścienną, przeprowadza zebrania, bierze czynny udział we wszystkich akcjach organizowanych w Wągrowcu przez Ligę Lotniczą.

W jednym z referatów wygłoszonych na konferencji Związku Nauczycielstwa Polskiego koło z Wągrowca zostało wymienione jako przykład najlepszego koła szkolnego LL.

Na początku nowego roku szkolnego na skutek odejścia uczniów ostatniej klasy ze szkoły zreorganizowano Zarząd koła. Poprzedni Zarząd chlubnie zapisał się na kartkach historii koła. Plan swojej pracy wykonał w 170 procentach. Nowy Zarząd postanowił podtrzymać dobre tradycje swego koła, a plan prac wykonać w 200 procentach.

Chłopcom z Koła LL przy Szkole Ogólnokształcącej w Wągrowcu życzymy powodzenia w ich śmiałych zamierzeniach. Wierzymy, że słowa dotrzymają.



Mikołaj Groszew — „ZA STEREM RADZIECKIEGO SAMOLOTU", tłum. z ros. Janusz Przymanowski, Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej — Warszawa 1951 r., str. 30, cena 1,55 zł.

Książeczka Bohatera Związku Radzieckiego, majora pilota Mikołaja Groszewa w jasny, zrozumiały sposób mówi czytelnikowi o tym, jakim powinien być pilot. Autor, doskonały pilot bojowy, wychowanek słynnego lotnika radzieckiego Mikołaja Gastello, przedstawia liczne przykłady ze szkolenia, działalności bojowej i codziennego życia radzieckich lotników.

Autor w subtelny i zarazem przekonywujący sposób wyjaśnia ogromną rolę dyscypliny w lotnictwie, w prostych słowach kreśli wspaniałą sylwetkę radzieckiego lotnika.

W paru tylko zdaniach rysuje nam także Groszew postać typowego lotnika amerykańskiego, lecz wystarczają one w zupełności, aby dobitnie scharakteryzować najpierw kupieckie, dolarowe, a potem bandyckie „morale" piratów U.S.A.

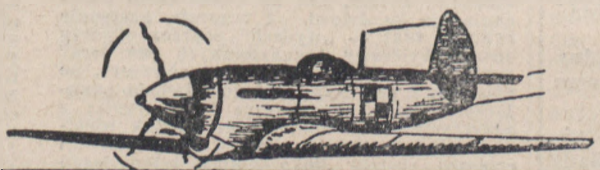
Książeczka Groszewa — to skromny objętościowo, lecz bogaty w treść przewodnik dla naszych pilotów Ligi Lotniczej i młodzieży garnącej się do lotnictwa.

DLACZEGO?

... Zarząd Oddziału Miejskiego i Powiatowego Ligi Lotniczej w Poznaniu mimo kilkakrotnych interwencji nie otrzymał dotychczas mareczek na składki członkowskie po 0,30 zł?

Mareczek tych nie posiada także Zarząd Okręgu Ligi Lotniczej w Poznaniu. Zapytujemy, kto ponosi winę za nieterminowe rozprowadzenie mareczek?

W jaki sposób skarbnicy Kół mają kwitować pobierane składki? — Kto jest odpowiedzialnym za takie niedbalstwo?



M	E	J	R	S	P	D	C	S	I	B
A	T	U	O	Z	U	E	Z	O	W	A
J	A	N	T	A	Ł	D	Y	K	I	N
A	P	A	O	D	A	A	T	Ó	C	I
K	Y	K	R	Ź	P	L	A	Ł	Z	A

ROZWIĄZANIE LOGOGRYFU LOTNICZEGO

Poniżej podajemy rozwiązanie logogryfu lotniczego, zamieszczonego w 39 numerze SIM-u. Rząd środkowy daje rozwiązanie — nazwisko radzieckiego instruktora, dowódcy I Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa" — Jana Tałdykina.

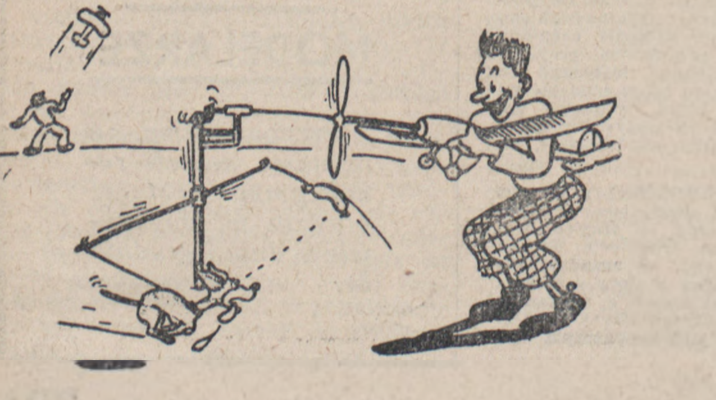
Nagrody wylosowali: Stefan Krawczyk z Lublina — książka „Na zwycięskim szlaku", Janusz Kaliszewski z Warszawy — książka „Nawigator Katia Rumiancewa", Edward Danel z Łodzi — książka „Chcemy latać".

Nasza okładka:

Piloci Ligi Lotniczej rozpoczęli już loty wysokościowe na szybowcowym obozie „falowym".

Foto: H. Makarewicz

A jednak piesek przydał się!
(„Magyar Repüles")



WYDAJE: LIGA LOTNICZA

REDAGUJE ZESPÓŁ

Adres redakcji: Warszawa, ulica Ogrodowa 65.
Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2 zł 40 gr, kwartalnie — 6 zł 60 gr, półrocznie — 12 zł 60 gr, rocznie 24 zł.
Wpłacać czekami na konto PKO I-15678 na adres:
Państwowe Przedsiębiorstwo Kolportażu „RUCH" Warszawa, Plac Trzech Krzyży 16 a. Numery pojedyncze i roczniki z lat ubiegłych można nabyć w redakcji. Warszawa, ulica Ogrodowa 65. Telefon 6-21-48, 7-36-01, 8-76-65.
Nr Zam. 2842 2-B-46311

Zdjęcia w numerze Koszewski—LL.

Numer oddano do kolportażu w dn. 1.XII.1951 r.